auto sport 2019年11月1日号（隔週金曜日発売） 2019年10月18日発売 第56巻第21号 通巻1517号 No.1517

オートスポーツ 2019 11/1号

auto sport

Drive on the edge

GT500 vs DTM

DTM Rd.9 with SUPER GT cars
歴史的"直接対決"インサイド

WEC 2019-2020 Rd.2 富士
TOYOTA TS050 HYBRID
最後の母国凱旋

続報 2020年WRC日本ラウンド情報
期待感、すでにMAX

勝田貴元 WRCスペインプレビュー

F1日本GP
期待と興奮の代償
山本尚貴
FP1初走行で見えたこと




SAN-EI
CORPORATION



2019 Formula 1
Round 17 JAPANESE GP
11th / 13th Oct. 2019

期待と興奮の代償。

台風19号に揺れた"複雑な鈴鹿"

まだ台風19号による影響が残るなか、
鈴鹿まで足を運んだ人たちには
それぞれに"思い"があったはずだ。
ある人はレッドブル・ホンダの勝利を期待して、
また、ある人は急激に戦闘力を上げてきたフェラーリのスピードや
「エースの座」をかけたベッテルとルクレールの戦いに注目して……。
日曜日に予選と決勝が行なわれることとなった今年の日本GPは
世界最高峰の戦いがいかに予測不能で、残酷であるかを教えてくれた。

Photo：桜井淳雄（Atsuo Sakurai）／ポール・アンリ・カイエ（Paul-Henri Cahier）
ダレン・ヒース（Darren Heath）／ブラッドミール・リス（Vladimir Rys）／ Sutton ／ LAT

V.Rys



その瞬間、鈴鹿が凍りついた——

スタート直後の２コーナー。「表彰台は充分に狙えた」はずのマックス・フェルスタッペンが、他車との接触によりホンダ応援席の眼前でコースオフ。その瞬間、レッドブル・ホンダは“母国レース”での勝負権を失った。アクシデントの起点となったのは、シャルル・ルクレールだった。ホンダにとって13年ぶりの勝利がもたらされたオーストリアでレース終盤までトップを争ったのもフェルスタッペンとルクレールのふたり。ルクレールはあのときのレースを境に「これからは僕なりの戦い方でレースする」ことを宣言し、実際にシルバーストンやモンツァで際どい戦いを見せてきた。しかし、この鈴鹿ではわずかにその一線を超えてしまった。レース後のフェルスタッペンは「ハードなバトルは歓迎だけど、あれはそうじゃない。単に無責任なだけだ」と非難し、スチュワードもルクレールに対してペナルティを科した。



 V.Rys

A.Sakurai

台風の影響により変則スケジュールとなった今年の日本GP。予選からわずか3時間後に行なわれた決勝では、メルセデスの2台がそろって好スタートを切りレースを支配。最終的にはホールショットを奪ったボッタスが優勝、ハミルトンが3位に入り、ここ鈴鹿で6年連続となるコンストラクターズタイトルを決めた。サマーブレイク明けからはフェラーリに押され気味だったメルセデスが、ついに逆襲をはかってきた。

スタート直後の2コーナーでフェルスタッペンと接触したルクレールは、左フロントウイングの翼端板を地面にこすりつけながらレースを続けた。その後、風圧と振動によってはじけ飛んだパーツはすぐ後方を走るハミルトン車のミラーにダメージを与えたものの、コクピットへの直撃は免れ、ことなきを得た。レース後、スチュワードはルクレールの一連の行為に対して「計15秒のタイム加算」と「ペナルティポイント2」を課した。

V.Rys

2017年、スーパーフォーミュラでチームメイトの関係にあったふたりが、鈴鹿で再会した。山本尚貴は2019年のSFとGT500のダブル王者として、ピエール・ガスリーは異例とも言える“シーズン途中の降格処分”によりトロロッソから再起を誓うレギュラードライバーとしての再会だった。ガスリーの本音として貴重な走行枠を山本に譲ることは抵抗があったはずだ。しかし、結果的には山本のフィードバックも奏功して8位入賞を果たした。

LAT

“エース”の戦線離脱により、ホンダの思い、ファンの期待を一手に担うこととなったアレクサンダー・アルボン。前戦ソチでも見せた「一撃で仕留める」会心のオーバーテイク技術が鈴鹿でも冴え渡った。複数回にわたって攻めあぐねていると自らのフロントタイヤがオーバーヒート傾向に見舞われるが、アルボンはそれをよく理解し、一瞬で、本能的に、相手を仕留める。シケインの観客が目にしたのは世界最高峰のオーバーテイク技術だ。

Sutton

▶セバスチャン・ベッテルが、カナダGP以来となるPPを獲得した。レッドブル時代に幾度となくPPや勝利の栄光をつかみ、「神の手によって作られたコースだ」という有名な言葉で褒め称えるほど、鈴鹿に愛着を持つひとりだ。フェラーリが鈴鹿でPPを獲得するのは13年ぶり。さらに、ベッテルが鈴鹿でPPを獲得したのは2012年以来となる。

LAT

大型の台風直撃にも物怖じしないのがF1チーム

Text : 津川哲夫（Tetsuo Tsugawa）

日本GPの週末に台風19号が上陸するとあって、チームスタッフはレースウイークが始まる火曜日からすでに抜かりなく準備を進めていた。チームスタッフに聞かれたのは「大雨が降った場合、ピットにどれくらいの水が入ると思うか？」という部分だった。土嚢やプラスチックシートの準備をするためだ。水の進入に備えて危険物はかさあげされ、非難させる道具類はまとめておく。もちろんパッキングボックスの準備も怠りない。金曜日の夜には、非難ボックスがピットに積まれ、コンピューター系のパーツはピット内でビニールカバーをかけて保護され、雨漏りの可能性も想定済み。「準備がすごい」と伝えると「何年鈴鹿でレースしてると思ってるんだ」と返ってきた。さすがF1チームである。


D.Heath


V.Rys

▼スタートでトップチームの混乱に割って入り、好スタートを決めたのが７番手スタートのカルロス・サインツだ。スタートで出遅れたレッドブルのアレクサンダー・アルボンが後方から追い上げてくるも、巧みなブロックで応戦。フェラーリをはじめとしたソフトスタート勢が苦戦するなか、26周まで持たせるタイヤマネジメント力も見せた。

▼ダニエル・リカルドが６位、ニコ・ヒュルケンベルグが10位でチェッカーを受けたルノーだったが、レース後、レーシングポイントがルノーのマシンに規則違反がある疑いを示し、抗議を提出。詳細な調査は今後行なわれる。決勝正式リザルトは出ているが、ふたりの順位は暫定であり、調査の結果次第で変わる可能性がある。


P-H.Cahier



Sutton



1DAY開催でも変わることのないチームの負担

Text：津川哲夫（Tetsuo Tsugawa）

土曜日に予定されていたFP3と予選の中止により、日曜日の朝10時から予選を行ない、14時10分に決勝レースがスタートするという形で予定が変更された。問題は予選後の車検だ。あまりにも短時間での作業になるため、かなり大変なのかと車検場の担当者に聞くと「やることは同じだ。予選後1時間でトップ10の再車検をして解除。そのままレース。大変だけどやればできるって感じだな。やりたくはないけど（笑）」と、思いのほか余裕を感じられる返事が返ってきた。チームのスタッフからも「忙しいけど、やることは同じ。やりたくはないけどね」と、同じような回答が返ってきた。1DAYでも仕事量は変わらない。現場のスタッフが口をそろえて「やりたくはない」というのも納得できる。



▲ファイナルラップの１コーナーでピエール・ガスリーに勝負を仕掛けたセルジオ・ペレスだったが、ふたりのマシンは２コーナーで接触。コース外へと飛び出したペレスはその場でマシンを止めることとなった。しかし、53周レースの予定が52周目にチェッカーフラッグが振られたことにより、正式結果では9位入賞となっている。



▲今年も２コーナーのアウト側に設けられたホンダ応援席は、満員の観客で埋め尽くされた。ホンダPUを搭載するマシンに大きな歓声と拍手が送られる姿は圧巻だ。今季、トップチームのレッドブルとタッグを組み、前半戦で２勝を挙げたホンダに対して、ファンの期待値はぐんぐん上がっている。

混乱と疑問が残るFIAの裁定事情

Text：津川哲夫（Tetsuo Tsugawa）

「おかしいだろう」「仕方ない。決まったことだ」などと、セバスチャン・ベッテルのジャンプスタートに関する賛否両論がレース後、パドック内でささやかれていた。前戦のロシアGPでは昨年までフェラーリに在籍していたキミ・ライコネンが、今回とまったく同じようなジャンプスタートによりペナルティを課せられていた。それにもかかわらず、今回はお咎めがなしとは疑問が残る裁定だ。さらには、もともと53周を予定していたレースにもかかわらず、52周でチェッカーフラッグが振られる始末。FIAのレースダイレクターであるマイケル・マッシはいろいろと説明をしていた。次号のオートスポーツNo.1518では今回のドタバタ劇をもう少し詳細にお伝えしよう。

▼クビカのクラッシュによって赤旗が提示され、マシンの撤去が終わり「いざ予選再開」と思われたが、再び事件が。なんとケビン・マグヌッセンまでもが最終コーナーでクラッシュ。縁石に乗りすぎてマシンの挙動が乱れたか。フロントウイングと、リヤウイングを破損したものの自走でピットに帰還した。





◀台風の影響で日曜日の朝にセッションが変更された今回の予選。丸一日雨風にさらされたトラック状況は思わしくなかった。Q1開始直後、最終コーナー立ち上がりでアウト側の芝生にわずかに飛び出したロバート・クビカのマシンは、そのままガードレールに直撃。これにより決勝はピットレーンスタートとなった。

前戦ロシアGPでの無線発言により70万円の罰金が決定

Text：津川哲夫（Tetsuo Tsugawa）

ハースのギュンター・シュタイナー代表がロシアGPの終了後、無線をとおして競技委員を罵倒してしまった。F1は紳士のスポーツであるため、公共の放送に流れる無線での罵詈雑言は当然ペナルティ。シュタイナー代表は４文字ワードも含めての批判を名指しに近い状態で言ってしまったため、70万円を超える罰金が決定した。当の本人は「無線に流れていることを知らなかった」と弁明したが、もちろん認められるはずもない。今回はそれが無線で流れてしまったうえに、特定の個人、それもスチュワードのひとりだったことが運のつき。このチームは、ドライバーとの無線通信でも毎レース、おもしろネタを披露してくれるので、個人的には大好きなのだが、致し方あるまい。

8万9000人の悲鳴と歓声 鈴鹿はドライバーも観客も虜にする







母国グランプリに懸けるホンダの思い

鈴鹿に込めた“レース屋の心”

Text：今宮雅子（Masako Imamiya/IRIS）
Photo：ダレン・ヒース（Darren Heath）
ブラッドミール・リス（Vladimir Rys）／LAT

アレクサンダー・アルボンが4位、ピエール・ガスリーが8位入賞を果たした日本GPを、田辺豊治TDは「総じて言うと我々の持てる力を出せたレース」と表現した。ただ、日本のファンの前で表彰台を目指してきたことはもちろん。もしも、スタート直後、マックス・フェルスタッペンの接触事故がなかったら――。

「何を言ってもタラレバになっちゃいますから」と気持ちを抑えながら、ひと言だけ口にした。

「非常に残念な思いです」

技術者らしく感情を抑える術を心得た田辺TDの声が、少し震えて聞こえた。ともに戦う何百人もの技術者たち

の思いが、重なって響いたように。

頭脳がフル回転

グランプリの週末は木曜の朝から始まる。午前中に行なわれるレッドブル（RB）、トロロッソ（STR）とのミーティングはそれぞれ30～45分。田辺TDは2チームの時間が重ならないかぎり、両方に出席する。

「前戦で発生した問題や懸案事項に対してどのような策を入れてきたのか、どんなアップデートがあるのか情報を共有するんですが、RBの場合、ここではパワーユニット（PU）だけに全部の時間が充てられます」

準備段階での最大のブリーフィングは、木曜の午後。両チームとも車体／PUのエンジニアとドライバーが全員集合し、それぞれ45～60分かけて〝プラクティス／予選／レースの戦い方〟を話し合う。週末の〝大きな戦略〟を決める会議だ。

「すごく細かい話にもなるんですが、最初は天候ですよね。たとえば〝今週末の天候の推移はこうです〟〝FP2の外気温と路面温度は予選に近いけれど、日曜日は寒くなってFP1、3がレースに近くなります〟と。その温度を見据えたうえでセッティングしていくので、予選についてはFP2のときにきちんと抑えようとか、レースは温度変化を見据えてセットアップしようとか。温度についてはエンジンはもちろんですが、車体、エアロダイナミクスも空気密度が違うと影響を受けますよね。タイヤへの影響も直接的。だからレース関係者はみんな天候や温度に



敏感、常に注目しているわけです」

　台風19号の影響が予測された今回の鈴鹿では、土曜の走行がキャンセルされる可能性もテーマとなった。

「FP2も後半は雨が降るかもしれない。だから〝どういうプライオリティで仕事を進めましょう〟という話をします。日曜日は晴れの予報ですが、FP2と比べてたとえば外気温で2℃、路面温度で4℃下がるという場合、その分だけオフセットして考えていくことになります」

　ドライバーのコメントに〝明日はコンディションが変わる〟〝レースは暑くなりそう〟といった表現が頻繁に登場するのは、こうしたミーティングに参加しているから――タイヤの話だけではないのだ。

「金曜〜日曜のスケジュールはもっと単純で、ブリーフィングは走行の1時間前、デブリーフィングは走行の30分後というのが基本です。実際には少し時間が動いたりするんですが、デブリーフィングでは〝いま何をやった〟〝何が問題〟〝これから解析、解決します〟という話をして、次の走行前のブリーフィングでは〝こういう結論が出たのでこうします〟というかたちです」

「我々の場合は走行中からずっとSakura、ミルトンキーンズとインカムで話していて、走行直後に〝RB側の問題は？〟〝STRは？〟とおさらいをして〝この点が気になるから調べてください〟〝これに関してはこちらでやります〟と話した後、チームとのデブリーフィングに出ます。チームも同様に、ミルトンキーンズやファエンツァのファクトリーと話をしています」

　レース現場のミーティングにおいては、時間を有効に使うため要点だけに絞って簡潔に話をする。その背景では、多くの技術者が膨大なデータを解析し、問題があれば対応策を考え、パフォーマンスの向上を目指して頭脳をフル稼働させている。



台風の影響により、FP3と予選が中止になった土曜日は、ホテルで仕事とホンダ内のミーティングを行なったという田辺TD。予定が変更となった日曜日は10時からの予選に向けて9時から予選戦略会議。11時半頃から予選のデブリーフィングを行なうも、12時過ぎにはレースに向けたブリーフィングと変則的なスケジュールを強いられた。

LAT

ところまで後押しをする。

鈴鹿だから超える限界

「そうした走行前後のブリーフィング／デブリーフィングの間に、ひとつ挟まってくるのが、予選前の〝予選戦略会議〟なんですよ」と説明するとき、田辺TDの声のトーンが少し楽しそうに変化した。

「FP3のデブリーフィングとは別に〝予選をどう戦うか〟というのをやるんです。走行前のブリーフィングという意味では、他と同じ位置づけなんですけど、予選前はストラテジーという観点でちょっと面白いんです」

　Q1は1セットのアタックでボーダーラインを上回れるから大丈夫。でも、1セットを使う場合にもアタックラップを1回にするのか、クールダウンを挟んで2回アタックするのか。サーキットとタイヤ、コンディションによって選択肢は異なってくる。Q2のタイヤスペック選択に関しても然り――。

「一発アタックで決めるから燃料はこれだけでいいとか、クールダウンを挟む可能性を見て2アタックの燃料を積むとか。〝これで充分〟というタイムが一発で出てピットに戻ることもあります。コースやタイヤによっても変わってきますが、ドライバーにも一発が

いいか、プッシュ／クール／プッシュがいいか、意見を聞きます。そのうえで、セッション開始後何分でコースインしなきゃいけないとか、ここでコースインしたら2セットをきちんと使えるとか、1回目は2アタックで2回目は1発アタックで決めるとか、ドライバーはどう走りたいとか。

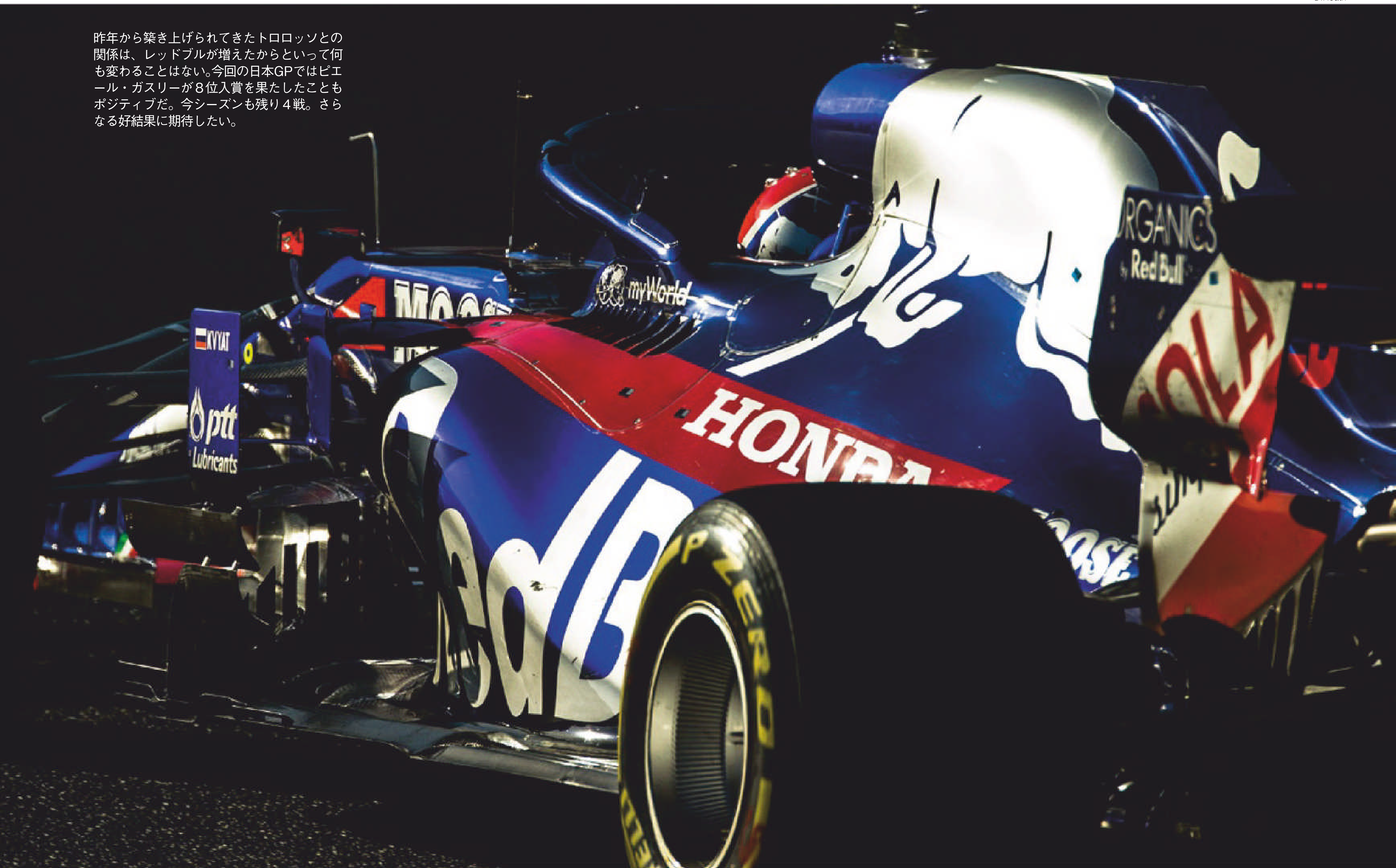
去年はずっとSTRと仕事していましたが、予選中のドライバーとエンジニアの無線を聞いていても〝どうやって生き残るか〟という話になります。一方RBでは〝Q1は通過できるから、エンジンの予選モードは要らないよ。できるだけ温存しよう〟という方向になったりして、大きく違いますよね」

PUの性能をどう使うか——レースに比べれば外乱の少ない予選において、純粋なエンジン性能の勝負、ライバルとの駆け引きはスタートしているのだ。

「RBは余裕があるからQ3だけパワーを最大限に使うとか、ではないです。データを見ながら進めないといけないので、確認の意味も含めて最初からある程度、引き上げておいて〝もう少し行ける〟〝これ以上は厳しい〟って、調整しながらQ3でベストを引き出せるように努めます」

ルイス・ハミルトンは〝パーティーモード〟という言葉を使う。

「たぶん、ノックを出してるって意味だと思います。いまのPUはノックに制限されてしまうところが大きくて、ノックを出さないと出力が出ない、出力だけを優先するとエンジンが壊れる、そのバランスを見て使うんですね。ノックにどれだけ耐えられるエンジンを作るか、圧縮比の調整や燃料・空気の入れ方によってノックを抑えて燃焼させるか。その按排を見ながら調整して使っていくことが大切なんです」



D.Heath

昨年から築き上げられてきたトロロッソとの関係は、レッドブルが増えたからといって何も変わることはない。今回の日本GPではピエール・ガスリーが8位入賞を果たしたこともポジティブだ。今シーズンも残り4戦。さらなる好結果に期待したい。

「仕事はいつもと同じ」——でも、きっと、鈴鹿では“心”の部分が限界を超える

平均すると7GP、5600㎞の走行が必要なエンジンのライフを、田辺TDは〝命を削りながら最後はゼロになる〟と表現した。それを〝貯金〟とたとえるなら「いまの我々のスペック4にはスペック4の〝連続して、どれだけ貯金を使っていいか〟という傾斜が決まっているので、鈴鹿のために温存して、鈴鹿で急にバンバン使うってことは不可能なんですよ」とも。

だから、日本GPでもベストを目指す「仕事はいつもと同じ」——でも、きっと、鈴鹿では数えきれないほどの技術者の頭脳がフル稼働すると同時に〝心〟の部分が限界を超えるところまで後押しをする。

RBとSTR、Sakuraとミルトンキーンズ、その中心に身を置いて全力を尽くした田辺TDにとって、レース結果は結果、技術者として受け入れるべきもの。でも、当たり前に悔しい。表彰台でドライバーが笑顔を見せることができたなら、仲間の努力が、何の説明も必要とせず、大切なファンに伝わったはずだから——。

分刻みのスケジュールの合間に教えていただいた週末のディテールには、F1マシンを速く走らせるために注がれる多くの技術者たちの仕事と気概が込められていた。だから、悔しい。挑戦は、達成感と切なさを行き来しながら、噛みしめる暇もなく、これからも続いていくのだ。

コンストラクターズ選手権6連覇を決めた要因

厳格なメルセデス

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：Mercedes／Sutton

レッドブル・ホンダが期待したような速さを発揮できなかったのは、今年の日本GPの非常に残念な点だった。だが、メルセデスとフェラーリがレース終盤、そのガッカリを補って余りあるほどに素晴らしく濃密な戦いを披露した。

一方で3位に終わったルイス・ハミルトンは「ワン・ツー・フィニッシュもできた」と怒りを爆発させ、それをトト・ウォルフ代表が力技で押さえ込むひと幕も見られた。予選であれだけの強さを発揮したフェラーリが惨敗した分析も含め、鈴鹿での2強の戦いを振り返ってみよう。

ここを勝って、コンストラクターズ選手権6連覇を決めたいメルセデス。ベルギーGP以降、一気に向上した戦闘力の高さを、苦手とされる鈴鹿でも証明したいフェラーリ。そしてホンダの本拠地で結果を出したいレッドブル。トップ3チームはそれぞれの思惑と、強烈な勝利への意思を携えて日本GPに臨んだ。





Sutton

鈴鹿では近年、メルセデスが圧倒的な強さを発揮。事前の予想でも「今年もメルセデス」と考えていた人が多かったはず。鈴鹿では風向きがタイムに大きく影響するが、今回の予選では、セクター1の最速がベッテル、ルクレールの順、各区間の最高速もフェラーリの2台が独占といった結果からも分かるとおり、予選まで“流れ”はフェラーリにきていた。しかし、やはりレースとなるとメルセデスに敵わない。フェラーリがマシン開発の次に着手するのは“勝てる体制を構築すること”だ。

初日のフリー走行では速さを見せたメルセデスがワン・ツーを占め、3番手のマックス・フェルスタッペン以下にコンマ3秒近い差をつけた。4、5番手に終わったフェラーリ勢は「どうしてこんなに遅いのかまったく理解できない」（シャルル・ルクレール）と、途方に暮れていた。

ところが台風19号で土曜日の全セッションが中止となった翌日、日曜日の午前中に行なわれた予選では状況が一変。フェラーリがQ1から速さを発揮し、Q3でレッドブルはコンマ8秒近い大差をつけられた。

一方のメルセデスはコンマ2秒差まで必死に食いついたが、セバスチャン・ベッテル、ルクレールが最終的にフロントロウを独占し、3、4番グリッドが精いっぱいだった。「鈴鹿スペシャル」とも言うべき、低速から高速まであらゆる速度域での空力効率向上を狙った大幅アップデートを投入したメルセデスにしてみれば、かなり衝撃の結果だったはずだ。

だがフェラーリの異次元の速さは、台風一過の特異なコンディションに助けられたと見るべきだろう。日曜日の鈴鹿は終日、西寄りの強風が吹いていた。コース上ではセクター1のS字が向かい風、メインストレートでは追い風となる。空力性能が大きく改善されたとはいえ、メルセデス、レッドブルに比べればフェラーリのフロントダウンフォースはまだ充分ではない。それをこの強風がS字でのハンデを帳消しにし、メインストレートでは最高速をさらに伸ばした要因になった。

決勝レースでも強風は止まず、フェラーリ優勝の条件はそろっていた。ところが、PPのベッテルはレッドシグナルが消える前に動いてしまい、慌てて止まる間に背後のバルテリ・ボッタスにあっさり抜かれてしまう。ルクレールも蹴り出しが悪く、先行されかけたフェルスタッペンに焦って仕掛けて接触。早々に戦線離脱したことでフェラーリの勝利のシナ

Rd.17 日本GP リザルト

●10月13日(日)決勝　●5.807km×52周=301.664km ●天候:晴れ　●路面:ドライ

順位	No.	ドライバー	シャシー／パワーユニット	周回数	グリッド(予選)
1	77	V.ボッタス	メルセデス／メルセデス	52	3(3)
2	5	S.ベッテル	フェラーリ／フェラーリ	52	1(1)
3	44	L.ハミルトン	メルセデス／メルセデス	52	4(4)
4	23	A.アルボン	トロロッソ／ホンダ	52	6(6)
5	55	C.サインツ	マクラーレン／ルノー	52	7(7)
6	3	D.リカルド	ルノー／ルノー	51	16(16)
7	16	C.ルクレール	フェラーリ／フェラーリ	51	2(2)
8	10	P.ガスリー	レッドブル／ホンダ	51	9(9)
9	11	S.ペレス	レーシングポイント／メルセデス	51	17(17)
10	27	N.ヒュルケンベルグ	ルノー／ルノー	51	15(15)
11	18	L.ストロール	レーシングポイント／メルセデス	51	12(12)
12	26	D.クビアト	トロロッソ／ホンダ	51	14(14)
13	4	L.ノリス	マクラーレン／ルノー	51	7(8)
14	7	K.ライコネン	アルファロメオ／フェラーリ	51	13(13)
15	8	R.グロージャン	ハース／フェラーリ	51	10(10)
16	99	A.ジョビナッツィ	アルファロメオ／フェラーリ	51	11(11)
17	20	K.マグヌッセン	ハース／フェラーリ	51	19(DNF)
18	63	G.ラッセル	ウイリアムズ／メルセデス	50	18(18)
19	88	R.クビカ	ウイリアムズ／メルセデス	50	- (DNS)
	33	M.フェルスタッペン	レッドブル／ホンダ	14	5(5)



Mercedes

ハミルトンの“主張”に対して明確に応えられる強さ

リオは完全に崩壊した。

ボッタスに抜かれてしまったベッテルだが、この時点ではハミルトンを抑えて2番手を走行していた。しかしタイヤの劣化はメルセデスよりひどく、序盤16周目にピットイン。しかもスタートタイヤと同じソフトを履いたことで、2ストップ作戦であることをライバルにさらけ出すことに。

一方のメルセデスも、プランAは2ストップだった。しかしフェラーリの出方が分かった以上、ハードの選択も含めた臨機応変な対応をすべきだったというのが、ハミルトンのレース後の主張だ。だがチームは事前のプランどおり2ストップ作戦を敢行し、3番手に後退したハミルトンはベッテルを抜けないままチェッカーを受けた。ボッタスの2回目のピットインで自身が首位に立ったあとは、そのまま走らせてほしかったというのがハミルトンの本音である。

チームは「タイヤが持たなかったはずだ」と主張しつつも、レース後のトト・ウォルフ代表は「ルイスに2ストップの指示を出したのは、難しい決断だった」と認める。

「ふたつの理由から、この決断を下した。スタートで首位を奪ったバルテリに、勝利の優先権があったこと。そしてタイヤの劣化で、ベッテルに抜かれるリスクだ」

そこまで明確に言われては、ハミルトンも反論しようがあるまい。この首脳陣のドライバーに対する厳格さと公平さ、そしてメディアへの丹念な説明を厭わない透明性こそが、メルセデスの強さであり、フェラーリとの一番の違いかもしれない。



いま日本で
もっとも強いドライバーが
FP1に挑む意義

SFエンジン〝ふたつぶん〟の衝撃

山本尚貴

NAOKI YAMAMOTO

Text：古賀敬介（Keisuke Koga）／尾張正博（Masahiro Owari）
Photo：益田和久（Kazuhisa Masuda）／吉田成信（Shigenobu Yoshida）

10月11日午前10時。長きに渡り止まっていた、日本人F1ドライバーの歴史が再び動き出した。トロロッソSTR14のシートに深く身を沈めた山本尚貴は、FP1開始と同時にコースイン。ミディアムタイヤで走行し、14周目に1分33秒843というタイムを刻んだ。その後、タイヤをソフトに履き替え、計測1周目に1分32秒018を記録。90分30ラップの走行のなかで、17周目に記したそのタイムがベストラップとなった。一方、同じマシンを駆ったダニール・クビアトは、序盤ソフトタイヤで1分33秒031を記し、その後ミディアムタイヤで1分31秒920を記録。山本のタイムを0秒098上回った。

初めて乗ったF1で経験豊富なクビアトのコンマ1秒落ち。山本のF1初挑戦は成功裏に終わった。得意な鈴鹿だったことを考慮しても、事前のテストもなく臨み、クビアトに匹敵するタイムを刻んだことは素晴らしい。チーム関係者、海外メディア、そして鈴鹿を訪れていた多くのスーパーフォーミュラのドライバーたちも、山本の走りとタイムを高く評価していた。現在、山本とタイトルを争っているニック・キャシディは「ナオキが成し遂げたことを誇りに思う。彼がスーパーフォーミュラのレベルを世界に知らしめてくれた」とライバルを称賛。牧野任祐は「FP1だけでも見に来て本当に良かった。尚貴さんからすごい刺激を受けました」と目を輝かせた。

初走行の手応えと評価

「初めての走行だったので、まずはグリップが高く、温度レンジにも入れやすいソフトタイヤで走ったほうが良いのではないかとチームに提案されました。でも、後に残るのはタイムとリザルトなので、最後にいい条件になったときにタイムを出しやすいソフトタイヤを入れたいという気持ちが勝り、逆のパターンをリクエストしました」

FP1を走り終えた山本は、相当な覚悟でセッションに臨んでいたことを告白した。限られた時間でクルマを壊すことなく、いかに良いタイムを刻めるか。練習走行ではあったが、山本にとってはSF（スーパーフォーミュラ）の予選アタックと同じか、それ以上の緊張感を伴う挑戦だった。

「ミディアムで連続周回し、クルマに慣れてきたころにはヒートアップしたのでピットに入りました。そこでソフトのニューに履き替えましたが、初めて履くタイヤだったので一体どれくらいグリップするのか分からない。でも、



S.Yoshida

ちゃんとタイムを出す機会は1回しかなかったから、そこにかけるしかなかった。とにかく、その一発に集中してタイムを出しに行きました。終わってからまだ全然行けたと気づいたし、少し悔しかったですね。走りだけでいったら、その後の3ラン目のほうが良かったけれど、タイヤが落ちていたのでタイムを上げられませんでした」

初めて履くソフトタイヤで、計測1周目にタイムを出しに行く。それは、背水の陣ともいえるアタックだった。

「一番驚いたのはパワーです。ピットレーンリミッターを解除して加速をしたら、体がシートにめり込んだ。どこに飛んでいくか分からないから最初は全開にできなくて、乗りこなせないかもしれないとさえ思いました。でも、行くしかないと踏んでいったら、すぐに慣れました。分かりやすく言うと、SFのエンジンをふたつ積んで走っているみたいな感じ。それくらい、衝撃的なパワーでした」

未知なるパワーに驚愕した山本だが、それをわずか数周で乗りこなしたのは、さすがSF王者である。

「パワーと、直線スピードが圧倒的に速いこと以外は、むしろSFのほうがすごいかもしれないですね。ダウンフォースはF1のほうがあるけれど、タイヤのグリップは圧倒的にヨコハマのほうが高い。だからコーナーは速いし、ブレーキも本当はもっと行けるんだろうけど、タイヤがすぐにロックしてしまうので、そんなに減速Gがきついとは思わなかった。SFはタイヤが速さに繋がっているのだとあらためて思い

結果を残した者が次のステップに進めるという道筋を作ることができたなら一番の収穫かもしれない

ました」

走行中の無線で、山本はエンジニアに強いアンダーステアを訴えていた。実際、S字の2個目、3個目で我慢をして走っているようにも見えた。

「アンダーが強くS字ではコーナーからこぼれそうでした。2コーナーで少しアンダーが出て、S字のひとつ目で増え、ふたつ目はもっとアングルがつくのでパッと瞬間的に出るような感覚で、どこまで信用していいのか正直分からなかったですね」

一方で、シケインなど低速コーナーではリヤのグリップが足らなかったようだ。ベストタイムが出たラップも、シケインの進入ではカウンターステアを切ってターンインした。そして、そのハンドリング傾向に関してはFP2でステアリングを受け継いだピエール・ガスリーもまったく同じ評価で、良くも悪くも山本のフィードバックの正確性が証明された。

かつてSFでチームメイトだった時代、山本とガスリーのセットアップは正反対だった。ガスリーはアンダーステアを好み、山本は嫌った。ややオーバーステアなクルマでも乗りこなせたといったほうが正確かもしれない。そのガスリーでさえも強いアンダーを感じるバランスだったということは、山本にとっては相当厳しいハンドリングだったに違いない。もし乗り始めから山本の好みに合ったセッティングだったとしたら、さらに良いタイムが刻まれていたことは想像に難くない。

「アンダーが出るのはまだ良いとしても、それにより前輪の温度が上がってしまうことが大きな問題で、F1だとコーナーとコーナーの間も短くなるから冷却の時間も短くなる。とくにS字で1度ヒートアップさせてしまうと、その後もずっとグリップが落ちてしまうというのが、良く分かりました」

初めてのF1、初めてのタイヤ、好みと正反対のハンドリング。多くのマイナス要因を抱えながらの走行だったにも関わらず、クビアトに匹敵するタイムを出したからこそ、チームは山本を高く評価したのだろう。レッドブルのクリスチャン・ホーナー代表が「タイムは評価するが、我々の基準は満たしていない」と述べたという記事を見たが、それとは逆のポジティブな評価も彼に近い人間をとおして耳にした。

一体、何が真実なのだろうか？

「良い仕事をしたとは言われましたが、実際はコンマ1秒という差ではなかったと自分では思っています。もっとやれることはいっぱいあったので、正直いまは悔しい気持ちが湧いてきています。それでも、クルマをFP2に向けて残しておくことが何よりも重要だったし、ピエールと自分のフィードバッ



F1マシンでの初走行をクラッシュや大きなトラブルもなく終えた山本。リザルトは同じチームのダニール・クビアトからはコンマ1秒差、全体の17番手だった。自分の役割を理解したうえでマシンのセットアップに貢献してみせた。

山本尚貴


S.Yoshida

木曜日は走行はなかったものの、朝から担当エンジニアとトラックウォークを行ない、午後の車検時間にはメカニックたちとともに車検場を訪れた。今季、２度現場に帯同したこともあり、コミュニケーションもバッチリ。


S.Yoshida

ホンダの田辺豊治F1TDは山本が走ることによるPU側のメリットとして「日本語でのフィードバックが得られること」を挙げた。複雑なPUの仕組みにおいて、ほんの少しのニュアンスが変化を生む。山本の的確なフィードバックは必ずホンダPUの進化に役立つはずだ。

チーフレースエンジニアが語る 山本の適応能力と課題

トロロッソでチーフレースエンジニアを務めるジョナンサン・エドルズは「最初から、非常に印象的な走りを披露していた」と山本の走りを評価した。

「我々は山本のドライビングをテレメトリーでチェックしていたが、ブレーキングのグラフもステアリングのグラフも、ダニールとほとんど変わらない。F1のカーボンブレーキというのは、温度管理が非常にデリケートで難しい。しかし、彼は１周目から正しく操縦していたし、フィードバックが正確だったことも驚いた。『低速コーナーでアンダーステアがひどい』と言っていたが、それはダニールも訴えていた症状だ。我々は途中で空力のバランスを変更したが、それはピエールの助けにもなった」

一方でエドルズは課題も口にしている。

「山本とダニールとではタイヤのプログラムを分けた。山本はベストをソフトで叩き出したが、ダニールはミディアムだ。つまり、ふたりの間にはコンマ１秒以上の差があったと考えていいだろう」

そして、最後にこう語った。

「もうひとつ気になったのは、低速コーナーでのドライビングだ。現在のF1マシンは低速コーナーでブレーキを強く踏みながらターンインしようとすると、簡単にフロントがロックアップする。山本が最初の数周で苦しんでいたのはそのドライビングにも理由があった。だが、データを彼に見せ、修正するように指示したら、すぐに対応していたよ。もし、週末をとおして走らせていたら、レースを走るころには、完璧に乗りこなしていたと思う。F1初走行としては、いい仕事をしたことは間違いない」（MO）


K.Masuda

クが同じだったのは、チームにとっても良かったと思います」

山本がF1で走った価値

走行後、山本は多くの国内外メディアに囲まれ、笑顔でファンとの交流を楽しんだ。しかし、ここに至るまでに相当な葛藤の日々を過ごしたようだ。

「正直、楽しみよりも不安や苦しい思いのほうが多かったですね。自分が乗ることに対する批判的な意見も自然に入ってきました。また、もしぶつけたり、周りよりも全然遅かったとしたら『日本でチャンピオンを獲ってもこの程度か』とレッテルを貼られてしまう。そうなると、次にチャンピオンを獲った人にチャンスは絶対に巡ってこなくなってしまうと思っていました」

F1初ドライブを成功させた山本には、今後さらなる大きなチャンスが訪れるかもしれない。もし、チームからサードドライバーとして来季全戦に帯同して欲しいと依頼されたら、山本はどうするのだろうか？

「その質問に対する答えは、いまはまだ言わないでおきます。ただ、自分はレーサーなので、レースをしたい。どんな立場でもF1にしがみつくべきなのかもしれないけど、僕はあくまでもレースがしたいし、勝負をしたいんです。もしそういう土俵に立てないのであれば、上がれる土俵に立ちたいという思いもある一方で、良い条件を得られれば、掴みにいくと思います」

仮にサードドライバーとなっても、その翌年レギュラーに昇格できるという保証はない。しかも、その2年の間に次の世代の若いドライバーたちが順調にステップアップしたら、すべてを失う可能性すらある。

「31歳という年齢に関しては、日本で積んだ10年の経験がしっかりとあれば、海外でも通用すると考えているので問題ないと考えています。ただ、レッドブルは若い人にチャンスを与えるという明確なビジョンがあります。そこに自分がそぐわないのであれば違うと思うし、最終的には乗せたいと思う人がどういうビジョンを描いているかによります」

「結果を残した者が次のステップに進めるという道筋を作るのも、今回のチャレンジの目標のひとつでした。もしそれが今回できたのならば、一番の収穫かもしれない。僕が乗れたのだから、日本で戦って成績を残しているドライバーは、絶対にやれます」

山本は、重い十字架を背負い鈴鹿に臨んだ。しかしその十字架は、次にF1を目指す者たちが進むレールの鋼材となったはずだ。山本のFP1出走は、我々の想像以上に重要な価値を日本のレース界にもたらしたのである。

Together.

SUPER GT × DTM



S.Noma/IMC

Finally, Running

DTM Rd.9 with SUPER GT cars

［ 歴史的“直接対決”インサイド ］

Text & Photo：中野一史（Kazushi Nakano）
Photo：野間 智（Satoshi Noma/IMC）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）
平野隆治（Ryuji Hirano）／AUDI





ついに、この瞬間がきた。
ここが、「始まり」になる。

T.Ogasawara



DTM Rd.9 with SUPER GT cars

［歴史的“直接対決”インサイド］

長年にわたってコラボレーションを積み重ねてきた日独両シリーズは
ついに記念すべき日を迎えた。
2年前、ホッケンハイムで、そしてツインリンクもてぎで行なわれたデモラン。
あれは、あくまで“序章”にすぎなかった。今回こそが“本章”の始まりだ。
DTMの公式戦に、日本の3台が参加 ―― いや、“参戦”。
当たり前だが、そこでは日独6メーカーが“ガチの戦い”を繰り広げた。
慣れないルールやタイヤに戸惑う日本チームの姿は
未知なるものに挑む勇ましさにあふれていたし、
自分たちの最終戦に日本の3台を受け入れたドイツ側の姿勢にも
大いなるリスペクトを感じることができた。
「共通車両規定」という文言は、ともすればファンからは分かりにくい。
しかし、同じコース上で、ともにレースをする姿には
言葉を超えた恐るべき説得力があった。

夢は、描ける。課題はひとつずつ、クリアしていけばいい。
そう思わせてくれた歴史的一戦の内側を、お伝えする。

K.Nakano

Thursday, Oct. 3

好奇の目、突き刺さる

1 DTMチームの搬入＆設営が進むなか、スーパーGTマシンのみの占有セッションが1時間×2枠、行なわれた。ベストタイムは37号車ニック・キャシディが午前中にマークした1分30秒9（編集部調べ）。当初はこの日の走行の結果を見て週末のBoPを決めるとしていたITRだが、結局「BoPはなし」という方針に。2 午前中のセッションをピット裏のスタジアムセクションのコース脇で眺めるロニー・クインタレッリと平川亮。3 設営中のDTMのチームスタッフも、日本車と日本チームの働きぶりに興味津々といった様子。とくに“初登場”となるNSX-GTに熱視線が注がれていた。4 ダニエル・フンカデーヤ車がゼッケン23を使用していることから35番を付けて参戦を果たしたニスモ。今回の翼端板はこんな仕様に（反対側は「日」）。5 午後の走行終了後、ピットレーンで雑談するジェンソン・バトンとトムス勢。走行開始直後から、ハンコックタイヤへの戸惑いの声が多く聞かれた。


2

K.Nakano



4

K.Nakano

T.Ogasawara



3

K.Nakano


5



T.Ogasawara

Friday, Oct. 4

いきなりの試練

1走行開始前、日本から参戦する５人のドライバーの記者会見が行なわれた。松田次生は日本語で、その他のドライバーは英語で応対。現地メディアからも次々と質問が飛び、今回の参戦への注目度の高さが伺えた。23ウエットで迎えたFP1開始直後、13コーナーでキャシディがクラッシュしてしまう。フロントまわりを破損し、このセッションを棒に振ることに。その10分後、今度は次生が同じコーナーでコースオフ。ハンコックのレインタイヤの扱いの難しさ、そして日本とはまったく異なるセットアップが求められることに、各陣営は頭を抱えた。午後のセッションは、一転ドライに。修復間に合った37号車をドライブした平川、そしてホンダ陣営からは、「ドライなら戦えそう」という感触が漂った。



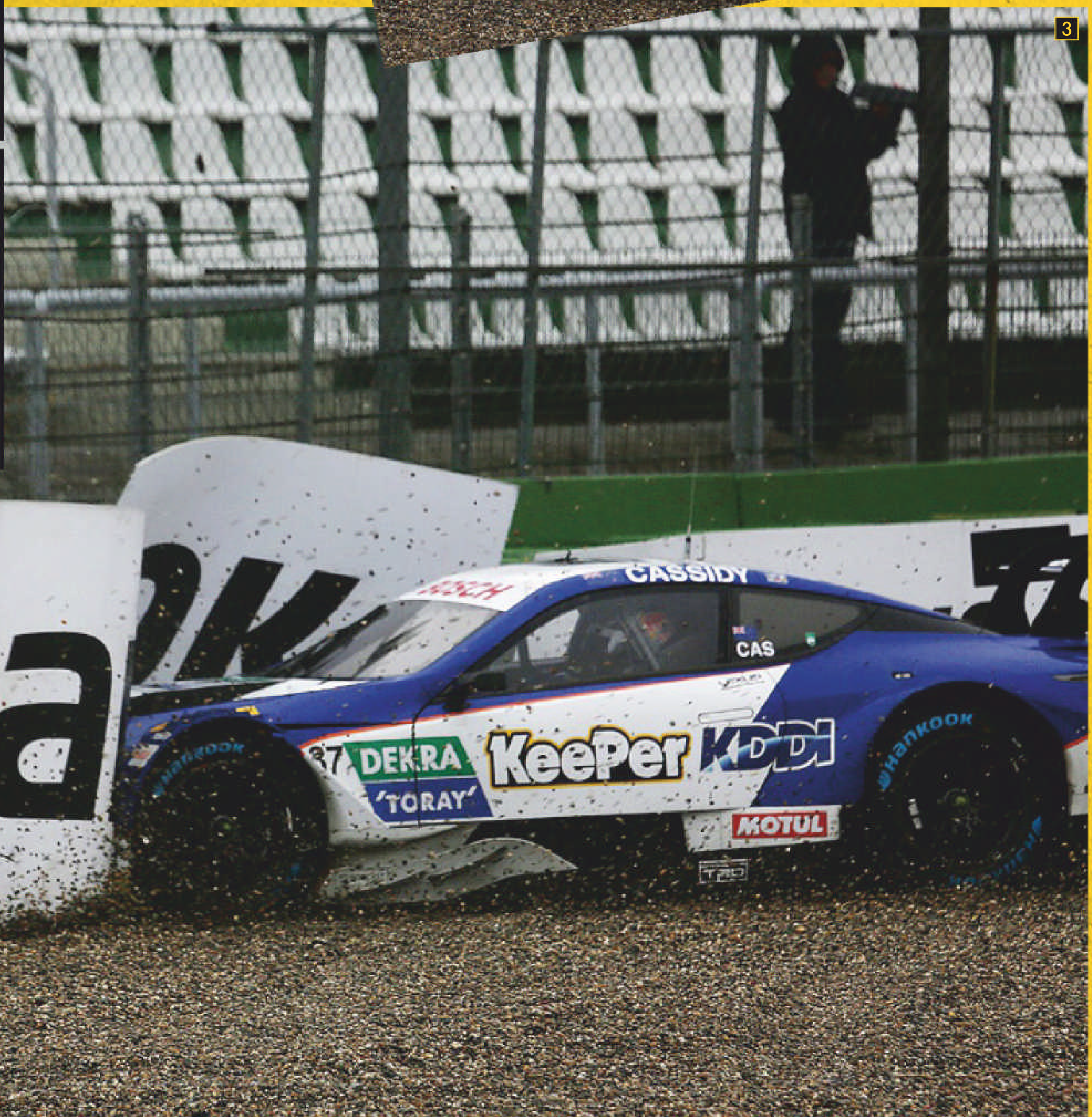
S.Noma/IMC

FP1 Result (Top3+Japanese Car) Condition : Wet

Pos.	No.	Maker	Driver	Time
1	16	BMW	T.グロック	1'47"841
2	11	BMW	M.ヴィットマン	1'48"010
3	99	AUDI	M.ロッケンフェラー	1'48"258
16	1	HONDA	J.バトン	1'50"489
19	35	NISSAN	松田次生	1'53"871
20	37	LEXUS	N.キャシディ	2'14"501

FP2 Result (Top3+Japanese Car) Condition : Dry

Pos.	No.	Maker	Driver	Time
1	11	BMW	M.ヴィットマン	1'29"881
2	33	AUDI	R.ラスト	1'30"489
3	16	BMW	T.グロック	1'30"583
15	1	HONDA	J.バトン	1'31"986
17	37	LEXUS	平川 亮	1'32"339
21	35	NISSAN	R.クインタレッリ	1'33"527



S.Noma/IMC

R.Hirano

1

2



T.Ogasawara

R.Hirano





K.Nakano

T.Ogasawara

Saturday, Oct. 5

躍動する世界チャンピオン

1雨の予選、ドライの決勝となった土曜日。予選中の内圧調整を成功させたNSX-GTのバトンが、6番グリッドを獲得する。バトンはDRSを欠くなかで、DTMマシンとバトルを繰り広げる。SCでギャップが詰まった後半にはシェルドン・ファン・デア・リンデとサイド・バイ・サイドでやりあう場面も。惜しむらくは慣れないピット作業でロスが生じてしまったこと。それでもシングルとなる9位でフィニッシュを果たした。一方LC500の平川は1周目でピットストップを敢行し、クリーンエアのなかを走って上位を狙う作戦。しかし思ったほどのペースを維持できず、SC出動により2回目のピットストップを敢行するも、上位進出はならなかった。2今季から参戦するアストンマーティン勢は、最終戦でも苦しい戦いが続く。この週末もマシントラブルが頻発していた。3 4最後尾グリッドで、トヨタの高橋敬三氏と談笑する次生。異国に来ると、日本の3メーカー間の"距離"は近くなる。しかしその笑顔はスタート前に消えることに。フォメーションラップに出ようとしたところでプロペラシャフトが破損。低回転域を使用するヘアピンの影響と見られる。素早い修復で中盤にはコースインするものの、完走扱いにはならなかった。5ピットウォークは決勝直前ということもあって基本ドライバーの応対はないが、日本勢のピット前もこの賑わい。6夕方、ファンゾーンで行なわれたオートグラフ・セッションでは、バトンをはじめスーパーGTドライバーも大人気。7レース1ウイナーは前戦でチャンピオンを決めたアウディのレネ・ラスト。DTMでは予選〜決勝にかけてほとんどセットアップ変更ができない規則。雨からドライに変化する一日のなかで、サスペンションジオメトリー（アームのピックアップポイントの選定）などから、「BMWよりアウディの方がコンディション変化に強い」との定説が証明された形となった。

QF1 Result (Top3+Japanese Car) Condition : Wet

Pos.	No.	Maker	Driver	Time
1	33	AUDI	R.ラスト	1'45"552
2	11	BMW	M.ヴィットマン	1'45"679
3	99	AUDI	M.ロッケンフェラー	1'45"783
6	1	HONDA	J.バトン	1'46"206
20	37	LEXUS	平川 亮	1'49"181
21	35	NISSAN	松田次生	1'49"349

RACE1 Result (Top3+Japanese Car) Condition : Dry

Pos.	No.	Maker	Driver	Laps
1	33	AUDI	R.ラスト	38
2	11	BMW	M.ヴィットマン	38
3	99	AUDI	M.ロッケンフェラー	38
9	1	HONDA	J.バトン	38
13	37	LEXUS	平川 亮	38
-	35	NISSAN	松田次生	21

T.Ogasawara

R.Hirano





1

T.Ogasawara


2

S.Noma/IMC

Sunday, Oct. 6

無情の雨、再び。

1 朝一番で、ITRのゲルハルト・ベルガー代表と、GTA坂東正明代表の記者会見が行なわれた。双方ともに今回のイベントを歓迎し、ここが「第一歩」であることを強調。坂東代表が、このコラボレーションの究極形である「ワールドカップ」などの夢を語った一方で、ベルガーはこの先の展開については「これからも、ひとつひとつ」と慎重な発言に終始した。坂東代表は「この交流戦の価値がより大きいものになるように、プロモーターとして作り上げて行かねばならない」と今後の課題を語った。2 スタート直後、キャシディは7コーナーで他車との接触からクラッシュ。早々にレースを終えてしまう。3 予選、決勝ともに雨となってしまった日曜日。ドライで好感触をつかみかけていた日本勢にとっては、憎い雨となってしまった。序盤、23号車アストンマーティンがエンジンルームから白煙を上げ、レースは赤旗中断。4 5 イタリアから家族らもかけつけていたクインタレッリだったが、雨で苦戦。SC解除直後のピットイン義務が認められずにもう一度ピット作業を強いられるなど、最後は周回おくれとなってしまった。6 この日も日本勢最上位として、バトンがトップ3記者会見に出席。「ベストは尽くしたんだけど、雨のなかでは彼ら（トップ3勢）とのラップあたり3秒の差を埋めるのは無理だった」。7 レースのウイナーは、ロッケンフェラーのグリッド降格ペナルティによりPPからスタートしたアウディのニコ・ミューラー。アウディ勢が表彰台を独占し、シーズンフィナーレを飾った。

3

T.Ogasawara



5

T.Ogasawara



4

T.Ogasawara

QF2 Result (Top3+Japanese Car) Condition : Wet

Pos.	No.	Maker	Driver	Time
1	99	AUDI	M.ロッケンフェラー	1'50"800
2	51	AUDI	N.ミューラー	1'50"813
3	16	BMW	T.グロック	1'50"260
16	37	LEXUS	N.キャシディ	1'52"527
19	1	HONDA	J.バトン	1'52"787
21	35	NISSAN	R.クインタレッリ	1'53"875

Race2 Result (Top3+Japanese Car) Condition : Wet

Pos.	No.	Maker	Driver	Laps
1	51	AUDI	N.ミューラー	27
2	99	AUDI	M.ロッケンフェラー	27
3	33	AUDI	R.ラスト	27
16	1	HONDA	J.バトン	27
17	35	NISSAN	R.クインタレッリ	26
-	37	LEXUS	N.キャシディ	0

T.Ogasawara



6

7

AUDI



〝常識〟を捨てろ。

スーパーGTチームの異文化挑戦で くっきり見えた両シリーズの個性

アウェイの地で大いに苦しむこととなった日本勢の戦いを
「普段と違うタイヤ&ルールなのだから」と理由づけることは簡単だ
実際にレースをすることで双方の立ち位置が明確になるなか
〝世界で戦う〟ために必要なものが見えたと捉えることもできる

Text & Photo：中野一史（Kazushi Nakano／本誌）
Photo：小笠原貴士（Takashi Ogasawara）／AUDI

DTM Rd.9 with SUPER GT cars
［歴史的"直接対決"インサイド］

T.Ogasawara

Don't be a slave to convention.

レインコンディションで始まった金曜日のFP1、その開始直後からスーパーGT勢には試練が降りかかった。ターン13でトムスのニック・キャシディがクラッシュ。ほどなくして、まったく同じコーナーでニスモの松田次生もコースアウトを喫してしまう。ハンコックのレインタイヤが予想以上にグリップしない。ただ、そのなかでもDTM勢はタイムを出している。要は「グリップを引き出せていない」というのが、日本勢の置かれた状況だった。

「ウチらのクルマが硬すぎるんだと思います。スーパーGTのグリップするタイヤと比べたら、はるかに(路面を)食わない。考え方をガラリと変えなきゃいけませんね」(次生)

2台のコースアウト直後、チームクニミツのジェンソン・バトンも「こんな状態では乗れない!」とピットに飛び込んできた。セッション中に前後のスプリング交換を敢行。3台ともスプリング、スタビなどの足まわりは、この時点からどんどんソフト方向になっていき、それは各陣営をして「日本でいえば、大雨のときにあるかどうかというレベル」(トムス小枝正樹エンジニア)、「(ミシュランタイヤでは)こんなにソフトな足まわりはやったことがない。なんならもっと柔らかい方向がいいけど、(そんなスプリングは)持ってきていない」(ニスモ中島健エンジニア)、「この状態で鈴鹿の130Rを走ったら、クルマがひっくり返ると思う」(チームクニミツ伊与木仁エンジニア)という〝日本ではありえない状態〟にまで、やがて達していった。

金曜のFP2はドライコンディションとなったが、〝レインセットにドライタイヤを履くくらいでちょうどいい〟という結論に達した陣営もあった。しかも「クルマのセットによってすごい変化が大きい。アンダーステアだから少しフロントタイヤに優しいセットにしたら、今度はオーバーステアになってリヤタイヤがダメになる……というのを繰り返している感じ」(中島エンジニア)と、ワンメイクとなるハンコックタイヤへの合わせ込みに各陣営は試行錯誤していた。チームクニミツ、トムス陣営は「ドライの一発なら、な



金曜に初めてのウエットでコースアウトした次生は「すべてが氷の上みたいで、どれだけホイールスピンさせても、ハンドルをこじっても、まったくグリップが来なかった。ブレーキ踏んだ瞬間にフロントがロックして、何もできない状態でした」と振り返る。

K.Nakano





グリッドで内圧がチェックされる（右）。3月の富士公式テストでもハンコックを履いているが「あのときは温まりが良くてすぐにピークが出て、次の瞬間には落ちたけど、今回は結構違っていて、フロントが温まりにくいというか、リヤがタレやすかった」（トムス小枝エンジニア）。

K.Nakano

K.Nakano

んとか戦えるかも」という状況にようやく持ち込んでいたが、レインコンディションでは「なぜDTM勢があそこまで1周目から速いのか、理解できない」（伊与木エンジニア）ととくにタイヤの発動に苦労していた。

考えられない内圧の高さ

もうひとつ日本勢を悩ませたのは、タイヤの内圧だった。DTMでは、ドライの決勝レースでは温度に対応した最低内圧規定が設けられており、スターティンググリッドでオフィシャルによってタイヤ内圧がチェックされ、最低内圧以上になっていることが確認されたのちに封印がされる（2スティント目のタイヤも交換前にピットで同様にチェックされる）。この内圧値が、日本では考えられないほど高いのだ。

「走り出すとすぐに内圧が乗用車レベルの2・0とかに上がってしまって、グリップも落ちるし、（車高が上がって）空力効果も悪くなるし、オーバーヒートもするし、難しい」（平川亮）。タイヤをホールスピンさせたりスライドさせたりすると、さらに内圧上昇を助けてしまう。アグレッシブな運転は禁物なのである。

予選やレインではこの規定が適用されないため、レース1予選（ウエット）でのアタック中に内圧が上がり切ってしまったチームクニミツは、ピットインし内圧だけを下げて再度バトンをコースに送り出し、6番グリッドを獲得するというクレバーな戦いをすることができた。

だが一転ドライとなったレース1決勝では、「序盤は内圧がかなり上がって、マシンは（コースの）どこでもスライドしていた」（バトン）と難しい状況に置かれてしまう。ただし、2セット目のタイヤのイニシャル内圧を抑えることがオフィシャルの計測により許されたため、ピットイン後はマシンの状況が大幅に改善、DRSとプッシュ・トゥ・パスを欠く状況ながら、バトンはDTM勢とバトルをすることができた。この内圧設定と高内圧でのドライビングに関しては「DTM勢には特殊なノウハウが蓄積されているんだと思います」（中島エンジニア）と、各陣営ともドイツ勢との経験値の差にほぞを噛む結果となった。

低グリップを前提としたセットアップとドライビングがDTMでは追究されている

DTM車両を観察してみると、とくにリヤ車高が高い（つまりレーキ角が深い）にも関わらずリヤサスペンションにパッカーやバンプラバーを用いていないクルマもあるようで、ストローク量が多いツーリングカー的なセットアップといえる。路面とタイヤのグリップが低いなかで、いかにメカニカルグリップを引き出すかということに主眼が置かれているようだ。「こんな低いグリップで走ったことはない。相当シビアですね」（レース2終了後のロニー・クインタレッリ）、「雨や悪い路面などに対して、我々は普段ハイグリップなタイヤに頼っている。DTMのセッティングのコンセプトは、全然違うんだと思います」（小枝エンジニア）と、日本勢はショックを禁じ得ない。

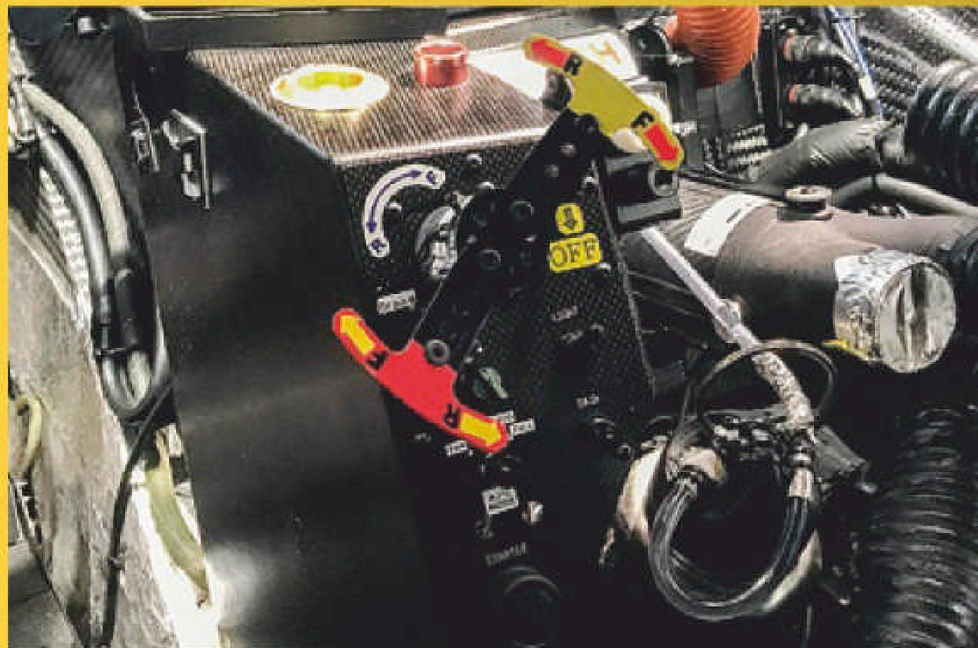
つまりDTMでは、低グリップを前提としたセットアップとドライビングが、高いレベルで追究されている。一方、スーパーGTでは“クルマに合わせたタイヤを開発する”ことも可能。タイヤコンペティションがありグリップが極めて高いスーパーGTと、“ワンメイクタイヤを使いこなす”DTMというふたつのシリーズの個性が、今回の日本チームの苦戦を通じて改めて浮き彫りになったとも言える。

さらにスポーティング規則により予選〜決勝の間に施せるセット変更がウイング角やタイヤ内圧の調整に限定されるDTMでは、今回のようなドライとウエットが混在するレースウイークエンドともなるとセットアップに幅を持たせる必要も生じ、短い走行時間で日本の3チームが“最適解”を得るのはそもそも至難の技であった。

バトン活躍の要因

そんななかでも、“日本勢最上位”の結果を残したバトンとチームクニミツの活躍が光った。これにはいくつかの要因が考えられる。

まずは低グリップ下で“ドライバーのウデ”が見える展開のなか、F1世界チャンピオンのマシンコントロール能力がモノを言った部分は大きいだろう。もちろん、ホッケンハイムの走行経験があるバトンがひとりですべてのセッションを走れたことや、ミッドシップであることから悪コンディションでもトラクション性能が良かったことも、有利に働いたはずだ。また、DTMではメジャーな大型ブレーキバランスダイヤルを日本の3車で唯一装着し、



チームクニミツは、日本勢で唯一大型のブレーキバランス調整ダイヤルをコクピットに装備。通常の小さなダイヤル式との違いは操作性だけだが、フロントがロックしやすいコーナー、リヤがロックしやすいコーナーで瞬時にバランスを切り替えるなど、実際にバトンはこれを使いこなしていたという。トムス平川も「日本だとグリップはだいたい一定なのでいらないけど、ここは路面が切り替わるポイントがあるので本当はあった方がよかった」と語る。

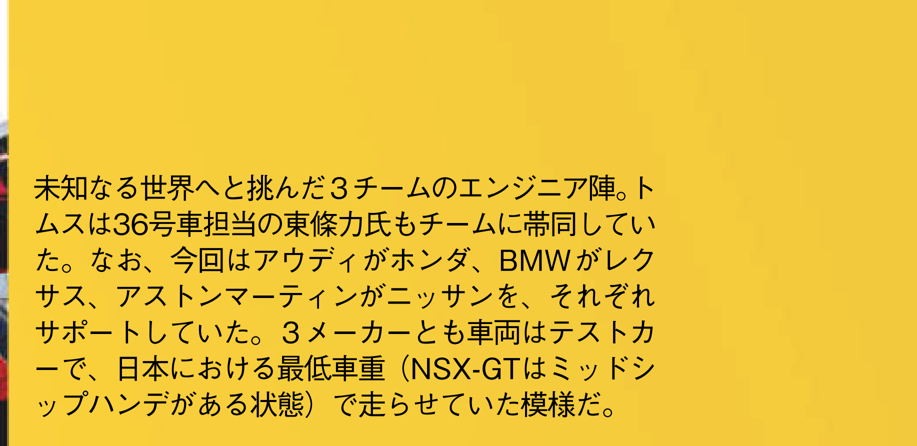
K.Nakano



T.Ogasawara



T.Ogasawara



K.Nakano

未知なる世界へと挑んだ３チームのエンジニア陣。トムスは36号車担当の東條力氏もチームに帯同していた。なお、今回はアウディがホンダ、BMWがレクサス、アストンマーティンがニッサンを、それぞれサポートしていた。３メーカーとも車両はテストカーで、日本における最低車重（NSX-GTはミッドシップハンデがある状態）で走らせていた模様だ。

1周のなかで頻繁にバランスを変更しながら走行できたことも、アドバンテージになっていたと考えられる。

反対にレクサスとニッサンはトラブルやコースアウトによって、ただでさえふたりのドライバーでシェアしなければならない貴重な走行時間を失ってしまったことが痛かった。また、とりわけ苦戦していた印象の強いGT-Rについては、普段ニスモ陣営が強力なタッグを組んで開発しているミシュランタイヤとの〝ギャップ〟が大きかったとも推測できる。

では、11月に富士で行なわれる特別交流戦でも、今回と同じようにDTM勢が有利な状況となるのだろうか？　路面μはおそらくホッケンハイムよりも高く、DRSとプッシュ・トゥ・パスが使用できなくなれば、少し異なる状況にはなるだろう。だが、ハンコックタイヤをうまく使わなければいけないことに変わりはない。

今回、日本の3メーカーはシミュレーターやリグ試験などの本格的な準備なしにホッケンハイム戦に臨んだようだが、アウディは富士に向けてそういった準備を進めているとも聞く。ある日本の関係者は「今回、心のどこかでは『スーパーGTの方が速いだろう』とタカをくくっていた人も多いはず。『テストカーをそのまま持っていって、日本のベースセットからスタートして走らせても、ある程度はいけるだろう』と。でも、こんな結果になった。彼ら（ドイツ勢）が本気で富士で勝とうと思って真剣にやってきたら、負けるかもしれない」と現状を分析する。

日本勢としては「普段は異なるタイヤを履いているけど、富士では（ニッサン勢）4台でメニューを分担・協力して進められるかも」（クインタレッリ）といった形での戦いも、有効になるかもしれない。

「〝世界〟を志向するのなら、こういった（ワンメイクタイヤでの）戦いもできないといけない。DTMが持っている歴史やドイツメーカーのセンスは侮れないですよ。彼らと真剣に戦う価値は、充分にあると思う」（伊与木エンジニア）

〝グローバル化〟を目指すスーパーGTの戦いは、いま始まったばかりだ。

AUDI



なぜ、DTM勢は
ハンコックを
使いこなせるのか

秘密は〝ブレーキクーリング〟にアリ？

Text：貝島由美子（Yumiko Kaijima）

本文にもあるように、今回のホッケンハイムで日本の各チームは最低内圧規定に苦しんだ。レース1後の記者会見でジェンソン・バトンが語ったように、「数周しただけで内圧が天井まで上がってしまう」ため、クルマがあらゆる場所でスライドしてしまうのだ。それでも、ドイツ勢はこのタイヤを使いこなしていた。それにはこれまでの経験の蓄積やホイールスピンさせないドライビング技量などの部分も大きいというが、ある関係者によると、どうやらブレーキのウォータークーリングシステムとブレーキバランス調整用のダイヤルも、内圧を上げすぎないためにうまく使われているようだ。

DTMではコクピット内で各タイヤの内圧を知ることはできないが、たとえばドライバーがリヤの内圧が上がりすぎていると感じた場合には、ブレーキバランスを前に持っていくと同時に、リヤのブレーキをウォータークーリングシステムで冷やす、といった操作が行なわれているらしい。ブレーキを冷やすことでホイールに伝わる熱を少なくし、内圧が上がり過ぎるのを防いでいるということだ。残念ながらGT500マシンにはこうしたシステムは搭載されていないため、富士でもこの点がディスアドバンテージになってしまう可能性がある。

**「彼らが真剣にやってきたら
富士でも負けるかもしれない」**

T.Ogasawara



DTM車両はスタート時にローンチコントロール的な制御が可能になっているようで、スーパーGT勢はスタンディングスタートでも苦戦。６番手スタートだったレース１のバトンはなんとかシングルポジションを維持するが、ピット作業ではジャッキが上がり切らずにタイヤ交換に時間を要してしまった。「クルーはここでピットストップの練習をする時間が充分になかったし、プレッシャーも大きいから、彼らにとってもタフな状況なんだ」とバトン。

Ronnie Quintarelli

2種類の縁石に気をつけろ



K.Nakano

Hockenheimring
Baden-Württemberg

4.574km

ホッケンハイムリンクはドイツの中心都市のひとつであるフランクフルトから車で1時間半ほど南下したところに位置する。森のなかを走る長い直線を3つのシケインでつないだ"旧コース"を2002年に改修し、現在のレイアウトになった。数字はロニーによるギヤシフトのガイド。



狭くて飛び出しそうな難関ポイント



T.Ogasawara

みんなに合わせて(?)外側を



K.Nakano

T.Ogasawara

謎のアウトライン

ロニー流・ホッケンハイムの走り方

“敵地”ホッケンハイムのコースを、スーパーGTドライバーはどう攻めたのか?
2年前のデモラン時にもステアリングを握ったニッサンのロニー・クインタレッリに
金曜日のセッション終了後に“攻略法”を聞いた

Text & Photo : 中野一史（Kazushi Nakano）
Photo : 小笠原貴士（Takashi Ogasawara）

── では、1コーナーから順に解説をお願いします。
ロニー：1コーナーは5速から4速に落として入る高速コーナーで、ハンドルを切るタイミングがポイントだね。難しいのが、出口の縁石。内側、外側とタイプの違うふたつの縁石が並んでいて、段差もあって、乗り方によってはクルマがすごくボトムする。だから縁石に乗るときの角度、乗る量、あとセットアップも含めて、すごく嫌なコーナーです（笑）。
── 木曜午後のセッションをここで見てましたが、3台のなかでロニー選手が一番外側まで使っていました。
ロニー：まぁ確かに外まで行ったけど、気持ち良くはなかった。やっぱりちょっとボトミングもあって。どこまで行ってもいいのか、どこからが行きすぎなのか、やっぱりちょっと悩みどころ。
── 雨のときも乗っていいんですか?
ロニー：僕は（雨で）乗ってないから分からないけど、DTMのオンボードとか開幕戦の動画を見ると、ドライバーによるみたいですね。次の2コーナーは5速から2速までハードブレーキング。ここは好きなコーナー。次の左（ターン4）があるから、完全にはインにつかない。ブレーキ優先にして早めにクルマの向きを変えるみたいなイメージかな。で、意外とこの4コーナーがキツいんですね。タイヤが温まっていないと、リヤがズルッと。
── 思いっきりアクセルを踏めるわけではないんですね。
ロニー：（グリップが）ピークのときは行けるけど、タイヤがタレたりすると全開で行けなくなるから、難しいね。次のパラボリカ（ターン5）は結構長い左コーナー。6コーナーでは6速から1速まで落とします。で、7コーナーは全開。ただ、走り出しの内圧が低いときはすごくボトミングする。とくにフロントが。でも内圧が上がりきって車高が上がれば、すごくイージー。8コーナーまでに5速に上がります。
── ターン8は雨のときなど、DTMのドライバーでも飛び出すシーンが多く見られました。
ロニー：いきなりすごくキツくなるからね、出口のところで。きちんと向きを変えないといけない。中途半端な向きで立ち上がるとプッシュアンダーが出て、はみ出しちゃう。ウエットだとさらに向きを変えづらいので要注意だね。その次の10〜11コーナーも難しいんですよ。気持ちとしては全開で行きたくて、途中までは行けそうだなって思うんだけど、出口のところでちょっとラインが足りなくなる。で、ここにも嫌な縁石があって。
── ターン11の出口、外側。
ロニー：そう、フラットな縁石なら気持ち良く乗れるんだけど、乗りすぎるとすごく跳ねる。今日（金曜）の午後はすごいアンダーステアで気持ち良く乗れなかったけど、ちゃんとバランスが取れていればすごくチャレンジングなコーナーですね。毎周毎周、アクセルオフの瞬間を減らそう、減らそう、っていう。
── セットが決まれば全開で行けるんでしょうか?
ロニー：うーん、多分無理かな。

2年前とは異なる感覚

── ターン12からは道幅が狭くなります。
ロニー：僕はここのコーナーが一番嫌。路面の舗装がちょっと変わるんだよね、この入り口から。あと、入り口の両側にコンクリートウォールが迫ってきていて、一番外側アプローチしたいからギリギリまで左に寄せるんだけど、ウォールに当たりそうになる（笑）。それにターンインのポイントがなかなか分からない。目印もないからね。なおかつ狭くなるからラインもひとつしかないし、すごく難しい。ちゃんとタイミングをつかまないと飛び出しそう。ここは道幅が狭いからイン側の縁石も少し踏むし、立ち上がりアウト側の縁石も使います。
── 日本勢が相次いで飛び出してしまった13コーナーですが、ここはバンクも付いていて、見ているとドイツ勢はイン側まで行かずに真ん中から外を走っていますよね。
ロニー：何も情報がなかったら、僕も普通にアウト・イン・アウトで走ると思うんだけど、なんでみんなそんなにアウトを走るのか……正直に言うと、僕もみんなに合わせているだけ（笑）。
── いまだに謎なんですね。
ロニー：そう、まだ謎が解けてない。不思議なラインですね。2年前のデモランのときはいつものタイヤ（ミシュラン）で、そのときはアウト・イン・アウトでグリップもすごいあったんですよ。でもこの（ハンコック）タイヤだと……外に行くほどバンクの角度が深くなるので、“引っかかり”が増える感じなのかな。内側だとバンク（の角度）が少ないので。真ん中から外を走ると、ボトムスピードをキャリーできる感じ。そこから先の最終コーナー部分も、ちょっとチャレンジング。ターン16〜17はバンプもあって、路面もあまり良くないから最後まで気は抜けないですね。ターン17のイン側は縁石を使う人もいるみたい。これは好みですね。
── セットアップをするときに、とくに重視するコーナーはありますか?
ロニー：やっぱりまずは1速・2速のトラクションが大事かな。ターン2、6、8、それぞれの立ち上がりのトラクションがポイントだと思う。それとさっき言った11コーナー、12コーナー、あとは1コーナーもそうだけど、ダウンフォースのバランスが大事で、アンダーが出ないようにしないといけない。そのバランスを取れれば、トータルタイムが速くなる。
── なるほど。いままで走ったコースだと、どこに似てますか？
ロニー：……いやぁ、こういうコースはちょっと日本のサーキットとかにはないかな。

T.Ogasawara



T.Ogasawara

ケツで感じる540bhp

ブノワ・トレルイエの助手席で雨のホッケンハイムを体験!

DTM Rd.9 with SUPER GT cars
［歴史的“直接対決”インサイド］

DTMの「タクシーライド」は、土日それぞれのピットウォークの時間に設けられており、アウディ、BMW、アストンマーティンそれぞれが助手席の付いたマシンを用意し、ゲストがコースを体験するプログラム。今回アウディは２台のマシンを用意し、トレルイエと元DTMドライバーのラヘル・フレイが“運転手”を務めた。タイヤウォーマーを使用し、ヘルメットとHANSも用意されるなど、安全にも細心の注意が払われている。

ホッケンハイム取材に赴いた編集部・ナカノが
DTMマシンの助手席を（大雨のなか）体験!
そこから見えた景色とDTMマシンのポテンシャルとは ——

Text & Photo : 中野一史（Kazushi Nakano）
Photo : 小笠原貴士（Takashi Ogasawara）

K.Nakano



T.Ogasawara



強い雨が叩きつける、寒い寒い日曜日。予選直後、ファンゾーンにあるタクシーライドテントの裏で“ベンちゃん”に再会する。挨拶を交わすなり、「こんな天気の日は何が起きても不思議じゃないよね～（笑）」とこちらを不安にさせるベンちゃん。今日のタクシーライドでは、ベンちゃん運転の助手席を体験することになっている。

テントで「アウディ・トップ・サービス」というロゴ入りの耐火スーツに着替えると、にわかに気分が高揚する。個人的には、これまでWEC富士の際などにプロドライバーが運転する助手席を経験したことがあるが、よくよく考えてみるとそれらは“ハイパフォーマンスカー”、つまりしょせんは市販車だった。今回、目の前にあるのはどう見ても“ホンモノ”のレーシングカー。聞けば、17年にDTMを戦ったレースカーに助手席を取り付けたもので、４ℓ V8NAエンジン搭載、公称出力は540馬力だという。ヘルメットを被り、HANSを装着してもらうと、さすがに緊張感が高まる。

ピットロードでマシンに乗り込む。ロールケージの間から左足をねじ込み、次に右足を入れて……あれれ、頭が入らない。この乗降性の悪さが、ホンモノのレーシングカーであることを物語る（単に自分の身体が硬いだけ？）。なんとか身体を滑り込ませ、ベンちゃんと握手し「ワンハンドレッド・パーセント・プリーズ！」と伝えて、本降りのホッケンハイムにいざ出陣！

正直に言おう。最初の感想は「速い」でも「怖い」でもなく、「かゆい」だった。V8 NAエンジンが発する振動がダイレクトに伝わってくるお尻が、半端なくむずがゆいのである。足に力を入れてちょっとお尻を浮かすと、今度はかかとに同様のかゆさが生じる。思わぬところでRS5 DTMのハイパワーを実感。

などと身体をもぞもぞしている間に、マシンはあっという間に２コーナーへ。立ち上がりでリヤをスライドさせてくれるベンちゃん。これは楽しい！　手を叩いて喜びを表現し、ふとルームミラーでベンちゃんの表情を確認すると……なんと真顔。え、もしかしてマジでリヤが出ちゃうくらいに攻めてるの？　いやいや、安全に細心の注意を払ってくれていたのだろう。毎レース行なわれるタクシーライドでも、ここまでのヘビーウエットはこれまであまりなかったようだ。

ならば……と、こちらも“真面目モード”でコースを体験。高速の１コーナーや７コーナーではウエットながらなかなかの横Gがかかる。ロニーさんも言うように（前ページ参照）、進入スピードの高さ、入り口側のコンクリートウォール、そして出口側で急に道幅が狭くなる12コーナーは、一番の「難関コーナー」に思えた。なお、ステアリング上のモニターによれば、６コーナー進入直前の最高速は230㎞/h。そこから身体が前に投げ出されるほどのフル制動を経た６コーナーのボトムスピードは47㎞/h。アウディ発表の資料によれば、ドライでの最高速は267㎞/h（DRS使用で278㎞/h）に達するという。雨が憎い……けど、雨で助かった、のかもしれない。

２ラップを終えてマシンから這い出ると、気温10度にも関わらず全身汗だくであることに気づいた。興奮の証だ。ターボ化により出力が上がっている今季型マシンは、これの比ではないくらい速いであろうことも、なんとなくイメージできた。素晴らしい体験をありがとう、アウディ&ベンちゃん！



T.Ogasawara

山本尚貴の“完全なスーパーライセンス取得劇”を解説

日本GPでの“前例”でF1昇格ラッシュが到来か

Text：サム・コリンズ（Sam Collins）
Translation：auto sport　Photo：LAT



本誌No.1498で編集部が独自に行なった集計では、2019年シーズン開始時点での山本のスーパーライセンス（SL）ポイントは38点。この時点ではギリギリ境界線には届いていなかったが、今季のSFではランキング６位以上が確定しており、SLポイントも40を超える。

10月11日、F1日本GPのフリープラクティス（FP）1で山本尚貴がトロロッソ・ホンダを駆って見せたパフォーマンスは、率直に言って素晴らしかった。だが、記念すべき彼のF1初走行は、別の側面からも特筆すべきものとなっている。

今季もスーパーフォーミュラに参戦中の山本がF1のFPに出走するには、FP限定スーパーライセンス（SL）か、あるいは完全なSLが必要となる。FP限定SLを取得するには、事前に現行のF1マシンで３００km以上を走行しなければならない。しかし、それは非常に高価なうえに、日程の調整も難しく、かなり高いハードルであることは言うまでもない。

だが、難しくともそれをやらなければ、山本は日本GPのFP1に出走することは叶わないはずだった。というのも、SLを取得するには直近3年間でSLポイントを合計40ポイントを稼ぐ必要があるのだが、山本は19年シーズン開始時点でそのボーダーラインに到達していなかったからだ。

一方で「山本はちょうど40点持っている」という報道もあれば、また他方では「ギリギリで到達していない」という話もあった。この混乱は〝オフィシャルレベル〟でも発生しており、同案件は世界モータースポーツ評議会（WMSC）でも取り上げられることとなったが、結果を言えば、WMSCは山本に〝完全なSL〟を与えるという特別合意に至っている。

「今回、山本のSLポイントを計算し、SLを発給するかどうかを判断するにあたってポイントになったのは、10月末に開催予定のスーパーフォーミュラ最終戦に、彼が出場すらせずとも、充分なSLポイントを獲得できるという事実だ」

FIAのレースディレクターを務めるマイケル・マシは、日本GP終了後にそう語った。

「ゆえに、WMSCは最終的に、『山本はSLを取得することができる』という判断を下した。WMSCは、この決定ができる唯一の組織だ。この時点での障壁はスーパーフォーミュラの日程だけで、WMSCは〝18年と19年のリザルト〟に基づき、山本にSLを発給することにしたのだ。つまり、FP限定ライセンスの条件である『３００kmを走行しなければならない』という規則は、彼がFP1に出走するにあたっては適用されるものではない。もちろん、FP限定SLを取得するとなったら、F1マシンで事前に３００kmを走破しなければならないがね」

これまで我々は、完全なSLは実際にF1の決勝レースに出場するドライバーにしか発給されないと解釈してきた。しかし、今回WMSCとマシが、それは事実ではないということを明確にしてくれた。そして、山本の前例ができたことにより、SLポイントを充分に所有しつつも、シートをまだ手に入れていないドライバーが、今後思いもよらぬ道をたどってF1に昇格してくるようになるかもしれない。

その可能性のあるひとりのドライバーが、ミック・シューマッハーだ。ミックは今年、SLの発給を受ける絶対条件＝40ポイント以上を所有している。しかし、来年に向けては、16年に稼いだポイントが失効する一方で、今年は稼げてもごくわずかなポイントになる見込みだ。ミックは今年FIA F2に参戦しているが、第11戦終了時点でランキング12位。この順位ではシリーズランキングによるポイントは1点も獲得できない。つまり、これまでの解釈に基づけば、20年にはSLを取得することができず、F1昇格の可能性もなくなる。しかし、今シーズン中にどこかのグランプリのFP1に出走すれば、何の問題もなくなるのだ。

また、今季の成績で条件を満たすニコラス・ラティフィや、山本とタイトルを争うニック・キャシディも、SLを取得できるドライバーである。彼らにとって今年の日本GPは、非常に意味のある一戦となった。何しろ今後、彼らがF1をドライブできる可能性が劇的に広がったのだから。

エースの走りをトヨタWRT指揮官も絶賛

タナック今季6勝目！ 次戦でタイトル獲得の可能性

Text：autosport web

10月3〜6日、WRC第12戦イギリス・ラリーGBが開催され、競技2日目終了時点で総合トップに立っていたトヨタのオィット・タナックがそのまま逃げ切り、今季6勝目をマークした。また、タナックの僚友でイギリス出身のクリス・ミークも総合4位でフィニッシュしている。

ラリーGBの競技最終日は、SS18〜22の5ステージで争われる予定だったが、SS20として設定されていた岬を走る〝グレートオーム〟は、海が荒れていたため、ドライバーの安全を確保できないとしてキャンセルに。全4ステージで争われた。

前日、総合2番手のティエリー・ヌービル（ヒュンダイ）に対し11秒のリードを築いていたタナックだったが、SS21終了時点でのリードは9・5秒に縮小。そして迎えた全長6・43kmの最終SS22は、ステージ上位5名にボーナスポイントが与えられるパワーステージということもあり、タナックは全開でアタック。コーナーの立ち上がりで何度かマシンを土手にぶつけながらもアクセルは緩めずにフィニッシュ。ステージ2位に0・4秒差をつけてステージトップタイムを刻み、総合2位となったヌービルに10・9秒差をつけて今季6勝目を挙げた。

タナックは優勝＋パワーステージのボーナスをあわせてフルマークとなる30ポイントを獲得。今季の獲得ポイントを240まで伸ばし、ランキング2位のセバスチャン・オジエ（シトロエン）に28ポイントの差をつけている。

ラリーGBでのタナックのように、



TOYOTA

ミーク（上）は4位入賞を果たしたラリー後、「金曜日（競技2日目）の大部分をリードしていたから、総合4位という結果は少々残念ではあるが、それでも満足している」と大会をふり返った。



TOYOTA

WRC1戦で獲得できる最大ポイントは優勝＋パワーステージ制覇の30ポイント。19年シーズンは残り2戦となっているため、次戦でタナックがリードを30ポイント以上とすれば、その時点でタナックの初戴冠が確定する。

チーム代表のトミ・マキネンは「信じられないくらい素晴らしいラリーだった。ラリーGBはもっとも難しいラリーのひとつだが、オィットは重圧に負けず終始ラリーを支配下に置き、自分の仕事を完遂した」とエースの走りを絶賛。「最後のパワーステージは本当に興奮し、まだ心臓がドキドキしているほどだが、彼は素晴らしい走りで最大ポイントを獲得し、ドライバーズチャンピオンシップで有利な立場となった。昔、自分が同じような状況に置かれた時は、精神的に本当につらく大変だった。しかし、彼はすべてにおいてうまくやっている」

一方、前日までに総合4番手につけていたミークもポジションを守ってフィニッシュ。チームに貴重なマニュファクチャラーズポイントを持ち帰った。「クリスの仕事も素晴らしく、我々にマニュファクチャラーズポイントをもたらしてくれた。今シーズンはまだ2戦あるが、集中力を高め全力で臨まなくてはならない」

今季のWRCも残すところあと2戦。次戦の第13戦スペインは10月25〜27日、カタルーニャで行なわれる。このイベントは、競技初日はグラベル、2日目移行はターマックで争われるという、シリーズ唯一のミックスサーフェスラリーとなる。

シリーズ創設から5年。年間最多勝記録更新中

19年FIA-F4王者 佐藤蓮の〝強さ〟は本物か

Text：はた☆なおゆき（Naoyuki Hata）

2019年のFIA-F4は、佐藤蓮が強い。第6大会SUGOまでの12戦で9勝をマークし、昨年に角田裕毅が打ち立てた最多勝記録を更新したばかりか、シリーズ創設5年目にして初めて、最終大会を待たずにタイトルを獲得した。

そこで、ふと思う。ルーキーイヤーだった昨年は、なぜ苦労したのか。

「昨年はカートも同時にやっていて、切り替えがうまくいかなかったし、フォーミュラも1年目ということで慣れていなかったので苦戦しました。自分の限界値も低くて、攻めると飛び出してしまうとか、そういったしょうもないミスが多かったんです」と、佐藤は自ら分析する。

その点は、一番近くから佐藤を見守るHFDPの阿部正和監督も感じており、「カート自体はフォーミュラに乗ることに対して、僕はメリットがあると思うので、カートをやめろとはいっさい言わなかったんですが」と前置きしつつ、「キャパシティ的にはまだ高校生で、そういうこともあって集中することができなかったのかもしれませんね」と語る。

M.Hirata



12戦で9勝、さらに落とした3レース中2レースが2位と、今季は圧倒的な速さを見せる佐藤。最終大会もてぎでも最多勝記録を伸ばせるか。

だからこそ、FIA-F4に集中している今年は強いのだ。佐藤自身も「開幕では少しミスがあったんですが、自信もついてきて、レースごとに基本的なレベルも上がったので、少し無理をしてもタイムが出るし、ミスもなくなってきて強くなってきたのかな、と思います」と話す。フォーミュラの走らせ方を学べたとも言うだけに、今年の強さもある部分まで納得がいく。

ある部分まで、としたのは、我々の頭のどこかに「相手に恵まれただけでは？」という意識があるからだ。

しかし、阿部監督はきっぱりとこれを否定する。

「私は（シリーズ全体の）レベルが昨年と比べて低くなったとは、まったく思っていません。菅波（冬悟）くんと川合（孝汰）くんはしっかり速いし、経験も積んでいる。それからトヨタのふたり、野中（誠太）くんと平良（響）くんも、私は常に要注意ドライバーだと認識しています。だから、今シーズンの最初は相当、苦労すると思っていました」

それでも、昨年ランキング2位となった名取鉄平が残っていたらどうなっていただろう……とも、まだ思ってしまう。その点について、阿部監督も「実際、その可能性はありましたが、やっていないから分かりません。でも、いまの蓮なら……」と、それ以上のコメントは避けた。きっと、そういうことなのだろう。

そして、佐藤自身は、次のように話している。

「自分はフォーミュラの練習を始めるのが遅く、角田選手も名取選手も、FIA-F4にフル参戦する前の年にもスポットで出場していますし、スーパーFJにも1年間通して出ていたので、そういった基本的なところでの練習量の差は大きかったのかな、と思っています。それは自分でも、もう少し真剣に向き合えば良かったのかな、と。でも、意味のある2年間でした。もし、いま角田選手や名取選手がいても、絶対に戦えるレベルではあると思うので、逆にふたりがいないのが残念な気もしますね」

「先輩たちに続いて、海外挑戦が希望で、自分の夢であるF1に行けるよう、最大限の努力をしたいと思っています。自分に与えられた仕事をこなしていけば次につながっていくと思うので、先を見るよりひとつひとつ、目の前の課題を確実にこなしていくことが大事かな、と思っています」と語る佐藤。またひとり、我々は夢を託せるドライバーを見出せたようだ。

2019 FIA-F4選手権 ドライバーズポイントランキング Top10（第12戦終了時点）

Pos.	No.	Driver	Machine	Pts.
1	7	佐藤 蓮	SRS／コチラレーシング	261
2	5	三宅淳詞	HFDP／SRS／コチラレーシング	130
3	60	菅波冬悟	OTG DL F110	128
4	6	太田格之進	SRS／コチラレーシング	115
5	63	川合孝汰	DENSO ルボーセ IPG F4	113
6	24	平木玲次	Media DoADVICS影山F110	99
7	37	平良 響	FTRSスカラシップF4	91
8	36	野中誠太	FTRSスカラシップF4	75
9	39	岡本大地	SACCESS RACING F4	55
10	20	木村偉織	Silver Star Racing	44

もしかして信頼性低い?

この2台はホントにほぼ同じ?

実はストレート速くない?

How Are They Different ?

TCR JAPAN SERIES

K.Kobayashi

TCRジャパン参戦4車種
キャラクター比較

みんな似たようなモン……じゃない！

排気量2ℓ以下のFFマシンを使用し
手頃な価格設定から世界的に人気を博しているTCR
日本最高峰カテゴリーであるスーパーフォーミュラの
サポートシリーズとして、今年TCRJが発足した
今回はTCRJに参戦する4車種の性格の違いを検証する

Text：上坂元宏樹（Hiroki Kamisakamoto／本誌）
Photo：森山俊一（Toshikazu Moriyama）
小林勝彦（Katsuhiko Kobayashi）／WTCR

2019年春、TCRジャパンシリーズ（TCRJ）が発足した。市販車ベースのツーリングカーを使用するTCRは、車種ごとの性能差を是正するため性能調整（BoP）を採用。これにより各車種の差は分かりにくくなっているが、そこにはたしかに個性が存在する。今季はもう最終戦を残すのみとなっているが、TCRJに参戦するアルファロメオ・ジュリエッタTCR、アウディRS 3 LMS、ホンダ・シビック・タイプR TCR、フォルクスワーゲン・ゴルフGTI TCRの4車種が、キャラクター的にどう違うのかを見ていこう。

ボディの違いは個性の違い

まずは、RS 3とゴルフの違いだ。この2車種はフォルクスワーゲングループ内の兄弟車種で、共通のプラットフォームが採用されている。本誌No.1504に掲載した脇阪寿一氏によるインプレでも「ほとんど一緒」と表現されているが、実際にはどうなのか。

RS 3というクルマは、TCR車両のベースとなるセダンと、『スポーツバック』として展開される5ドアがある。マーケティング面を考えれば、一般的に4ドアよりも人気の高い5ドアを採用することもできたはず。しかし、アウディはあえて4ドアを選択している。その点について、同ブランドのカスタマーレーシングプログラムに携わる人物は次のように語る。

「4ドアのいいところは、トランクが車体後方の重りになるところ。これにより、FFのレーシングカーにありがちなピーキーな特性をマイルドにすることができます。GT3などでもABS搭載が当たり前になってますし、TCRもスーパー耐久シリーズ（S耐）では使っています。しかし、TCRのスプリントシリーズでは、ABSは使用できない。リヤタイアを温めにくいFFで、さらにABSなしのマシンを運転するとき、ジェントルマンにとってはブレーキングがひとつの壁になりますが、トランクがあることによって、制動時の特性をマイルドにすることができるのです。アウディは現在、GT3とGT4、そしてTCRという3カテゴリーのマシンを作っていますが、RS 3を4ドアにしたのは、長年培われてきたカスタマーレーシングに対する哲学があるからです」

セダンの採用は、最高速の伸びにもつながっている。RS 3とゴルフは共通のエンジンを採用しているが、ドラッグの少ないセダンのRS 3のほうがストレートエンドでは「5～6km/hくらい速い」（密山祥吾）という。

一方でセダンにしたことによるデメリットも存在する。マイルド＝アンダー方向に味つけされていることで、たとえばオートポリスのセクター3や岡山のセクター3のようなインフィールドセクションでの機敏さはゴルフやシビックなどに一歩譲る。また、低速からトルクを発生させるチューニングのエンジンと、ややリヤヘビーなボディと相まって、登り勾配での加速時はホイールスピンしやすい傾向にある。

ここまでだと、RS 3はかなり大人しいのではないかという印象を受ける。しかし、S耐でRS 3、TCRJではゴルフを駆る松本武士によると、ゴルフはむしろ、兄弟車のマイルドさをさらに磨いたキャラであるようだ。

「ゴルフはより優しく動きます。尖ったところがなく、常に安定していて、大外しすることはないですね。逆に、







下の表は、岡山戦での各マシンのセクターベストタイムとそれを合算した理論ベストタイムをまとめたもの。篠原が圧倒的な速さを見せたため、RS 3がどの区間もリードしているが、長い直線があるセクター2では他車とのギャップが開き、インフィールドのセクター3では逆に小さくなることが分かる。

マシン	S1	S2	S3	理論ベスト
アウディRS 3 LMS	22.254	40.849	33.268	1'36.371
アルファロメオ・ジュリエッタTCR	22.444	41.254	33.491	1'37"189
ホンダ・シビック・タイプR TCR	22.442	41.323	33.610	1'37.375
フォルクスワーゲン・ゴルフGTI TCR	22.449	41.343	33.768	1'37.560

タイムを詰めていくときには、大幅に何かを変えて、いいところを探す必要がありますが、優しすぎてセット変更の反応が薄いところが欠点ですね」

RS 3とはボディやサスペンションの剛性面に違いがあるようで、マシン全体がよりしなやかに動くのだという。また、足もよりよく動き、ブレーキング時にサスペンションがストロークすることで制動力を立ち上げやすくなる。さらに、リヤの重いRS 3よりも回頭性に分があるほか、持ち前のしなやかさが旋回中のコントロール性を高めるため、コーナリングマシンに仕上がっていると言える。

さて、そんなゴルフと同じハッチバックボディを有するのが、シビックとジュリエッタだ。

代替わりしているとはいえ、17年に日本でTCRが走りはじめたころから、シビックは常に人気の車種。TCRJにもRS 3に次ぐ5台がシーズンエントリーしている。

このマシンの最大の武器はトラクションだ。ハッチバックベースなため、コーナー進入ではシャープな動きを見せるが、ここはゴルフが一枚上手という印象だ。インフィールドでゴルフと同等の速さを示しているのは、立ち上がりでタイムを稼いでいるからだ。ゴルフでシビックを相手にしているあるライバルはこう証言する。

「シビックのほうが、前輪をしっかり使えている印象。富士の100Rやヘアピンのように高速で旋回しながらさらに加速するところでは、シビックのほうがいいですね。さらにセクター3でもクルッと回ってドカンと立ち上がる時、縦のトラクションが必要になる状況ではシビックが速いです」

また、シビック勢の多くがいいスタートを決めるシーンがよく見受けられる。これについては、「シビックだけローンチコントロールの出来がいい」という情報もあるが、実際にシビックで戦っている金丸ユウは「トラクションの良さがスタートでも活きているだけでは？」との見方を示している。

ハードウェアの観点から言えば、たとえばロールセンターが変更できるなど、ライバルと比べてセッティングの幅が広い。さらに開発・製造を担うJASモータースポーツが世界ツーリングカー選手権（WTCC）で培ってきたノウハウが詰め込まれているなど、「シビックが一番レーシングカー」と関係者は口を揃える。

しかし、このマシンはエンジンの信頼性というアキレス腱を持つ。第3戦富士で金丸がエンジンブローに見舞われているほか、TCRJやS耐でもエンジンの不調を訴えるユーザーが多い。関係者によると、ECUのセッティングが他と比べても攻めた設定になっていること、さらに日本の燃料との相性が良くないことが原因になっているという話で、根深い問題だと言える。

ジュリエッタに弱点なし？

そして、最後にジュリエッタだ。このクルマはひと言で言えば〝クイック&ライト〟。これはBoPによるバラストの搭載量がTCRJの4車種のなかで極端に少ないことによる。裏を返

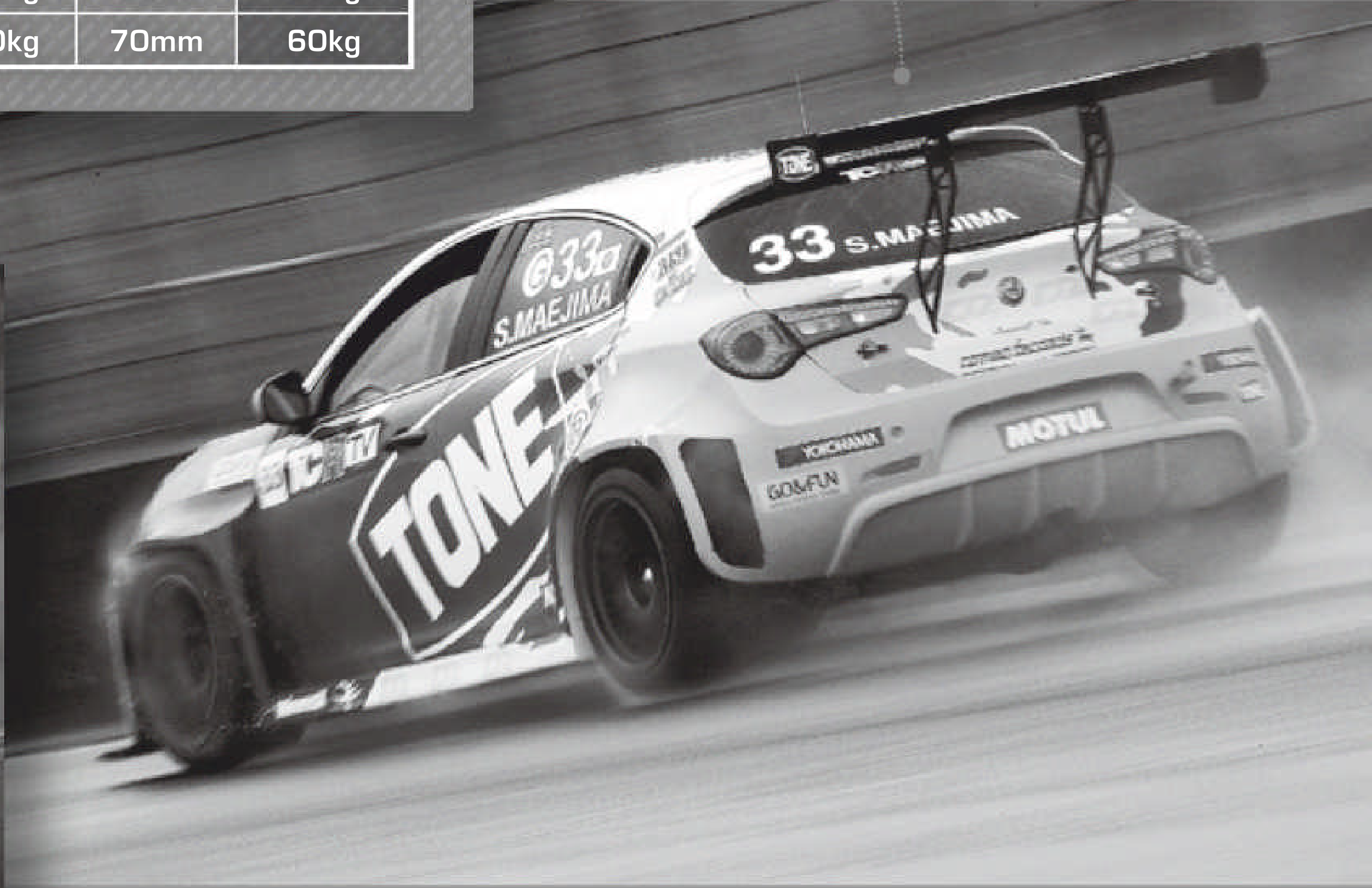


圧倒的な軽さが高い戦闘力を生む

ALFA ROMEO GIULIETTA TCR

BoPによるバラストが-60kgと、他と比べてもかなり軽いジュリエッタ。軽いため旋回と制動の性能は他を上回る。エンジンパワー自体は若干劣り、ドラッグが大きいボディ形状も相まって最高速は低いが、その分スリップの効きはかなり良く、前嶋秀司によると「前に２台並んでたときはごぼう抜きですね」とのこと。

	エンジン出力	BoPバラスト	ライドハイト	コンペンセイションウェイト
Rd.1 オートポリス	100%	-60kg	70mm	60kg
Rd.2 SUGO	100%	-60kg	70mm	30kg
Rd.3 富士	100%	-60kg	70mm	20kg
Rd.4 岡山	100%	-60kg	70mm	60kg



K.Kobayashi



T.Moriyama

本格レーシングマシンのアキレス腱はエンジン

HONDA CIVIC Type R TCR

イタリアのJASモータースポーツが製作したシビックTCR。TCRJ関係者によると、RS 3などが500台規模の生産を見込んだ作りだとすれば、シビックは100台規模なのかと思えるほどの作り込みだという。エンジンの耐久性に不安がある要因のひとつに、想定マイレージが他車よりかなり短いことも挙げられる。

	エンジン出力	BoPバラスト	ライドハイト	コンペンセイションウェイト
Rd.1 オートポリス	100%	10kg	80mm	60kg
Rd.2 SUGO	100%	10kg	80mm	60kg
Rd.3 富士	100%	10kg	80mm	40kg
Rd.4 岡山	100%	20kg	80mm	40kg

せば、クルマのポテンシャルが低いということだが、それが個性となる点もこのカテゴリーのいいところだろう。

他車より軽い分、よく曲がり、よく止まる。ジュリエッタはこのシリーズでは随一のシャープさを持っており、インフィールドでは他を寄せつけない速さを見せる。

エンジンはやや〝ドッカンターボ〟的な特性の1・8ℓターボ。排気量は他3車種よりひと回り小さいが、軽い車体を引っ張るだけの充分なパワーは備えており、外から見ていても明らかに中間加速はいい印象だ。

ネックとなるのは大きな空気抵抗だが、その分他車のスリップに入った際のゲインも大きい。そのため、コーナー進入まではギャップを保ち、高い旋回スピードを出口まで維持すれば、その後のストレートで他車に並び、ブレーキングで勝負ができる。さらに、軽い分タイヤマネジメントも有利で、決勝に強いマシンだと言えるだろう。

以上のようなことを踏まえると、最終戦の舞台である鈴鹿ではジュリエッタがいかにも有利そうに思えるが、TCRはセッティング次第でバランスが激変するカテゴリー。第3戦富士までは雨ばかりだった今季、鈴鹿に合わせたマシンを持ち込むのは一体誰だ。

WTCR



第４戦岡山に向けたエントリーリストにはプジョー308 TCRの名前もあったが、参戦は叶わず。このクルマは排気量が1.6Lと小さく、BoP的にもバラストが軽く設定されているため、ジュリエッタに近い性格だ。鈴鹿で開催された昨年のWTCR日本ラウンドでも優勝しており、もし最終戦に出走するとなれば注目すべき存在になりそうだ。

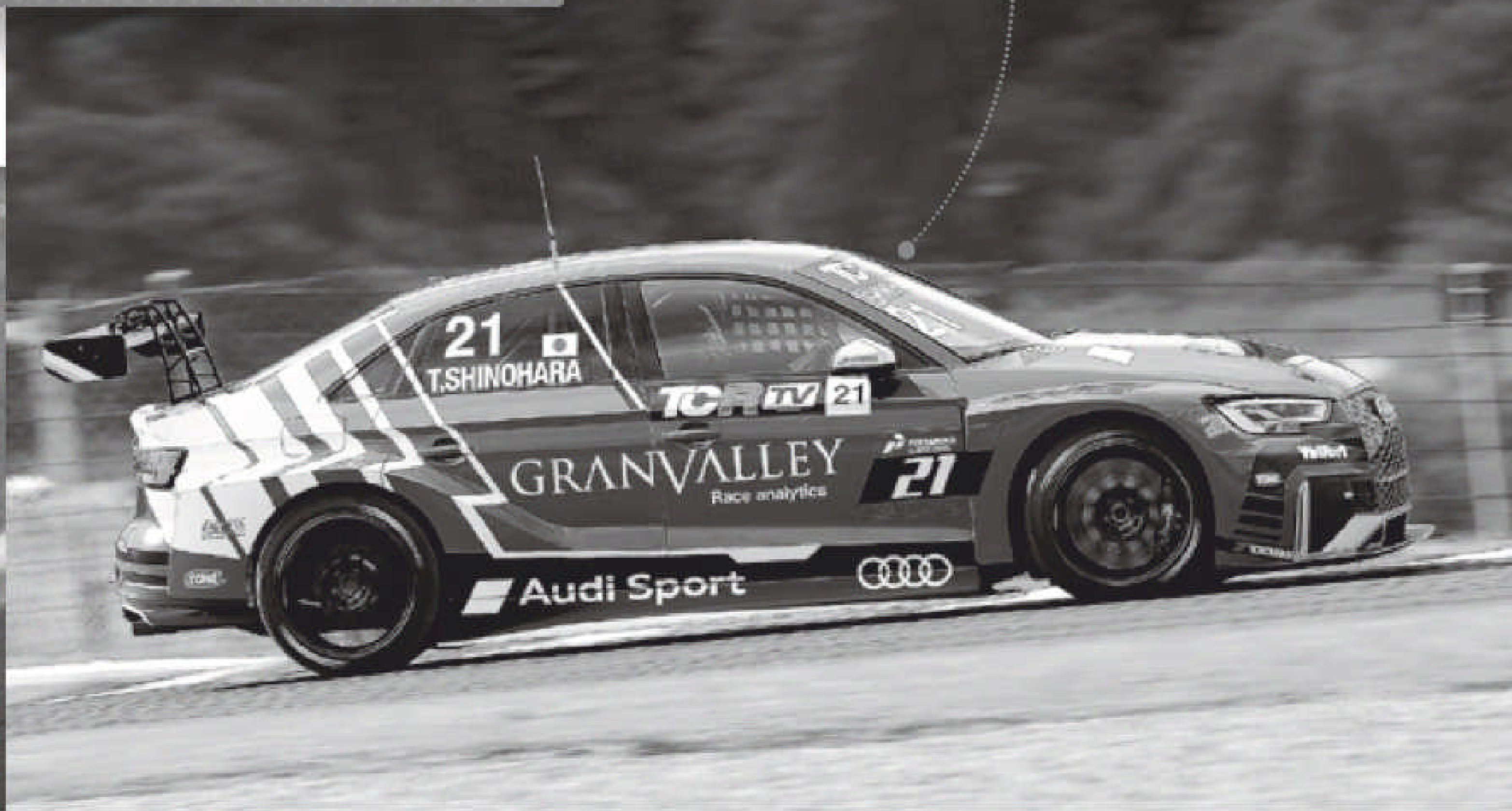
直線の速さはピカイチ タイヤにはやや厳しいか

空力的な特性の差から、同じエンジンを搭載したゴルフよりもストレートで伸びるRS 3。しかし、セダンボディを採用したことで他と比べるとリヤに荷重が移りやすいことと、エンジンは低速からトルクを発生するチューニングになっているため、フロントタイヤへの攻撃性はやや高い傾向にあるとみられる。

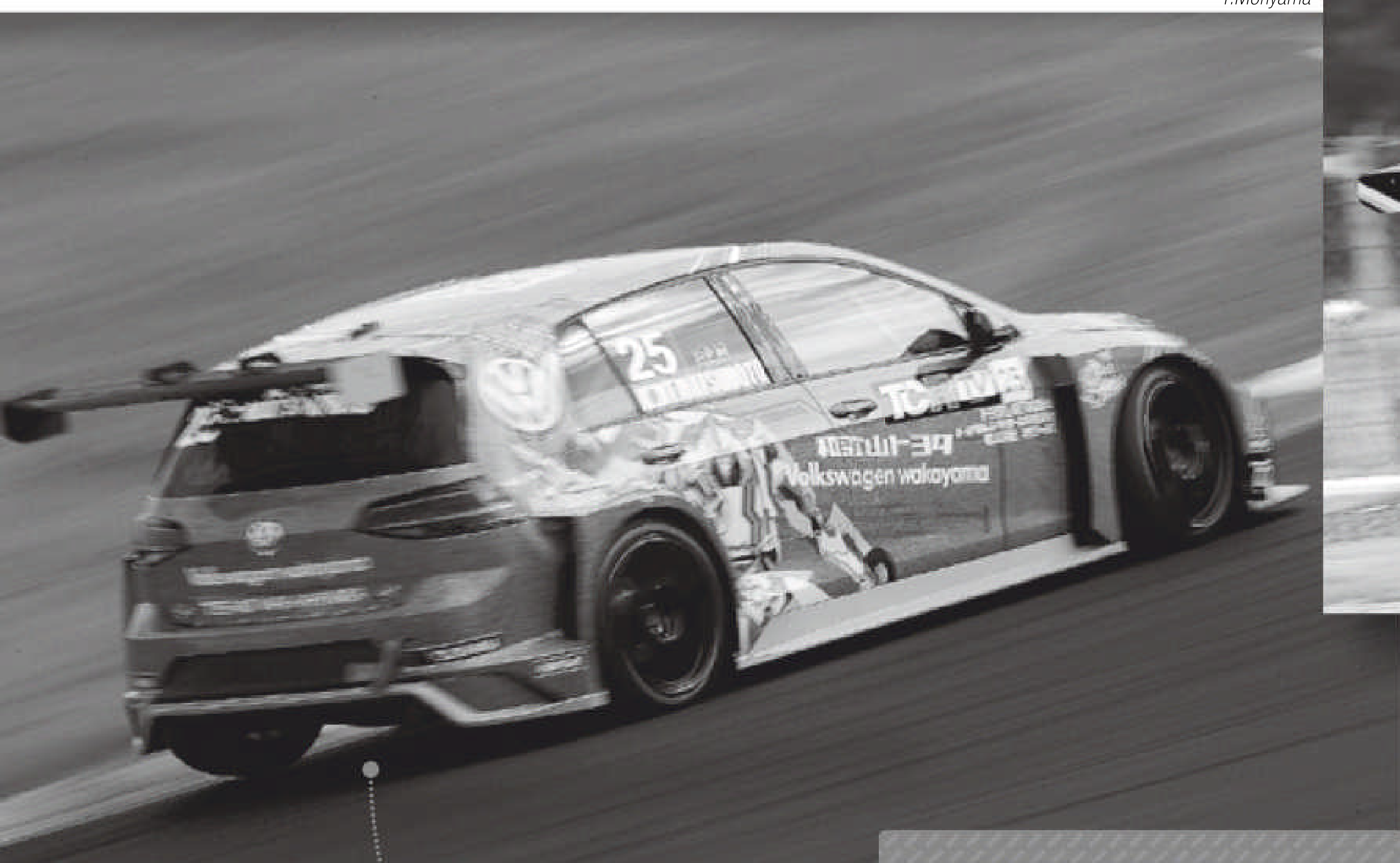
AUDI RS 3 LMS

	エンジン出力	BoPバラスト	ライドハイト	コンペンセイションウェイト
Rd.1 オートポリス	100%	-10kg	70mm	60kg
Rd.2 SUGO	100%	-10kg	70mm	55kg
Rd.3 富士	100%	-10kg	70mm	60kg
Rd.4 岡山	100%	-30kg	70mm	40kg

T.Moriyama



T.Moriyama



荒天でも活きるしなやかさ あらゆる意味でジェントル

同じプラットフォームを採用するRS 3よりも、ストレートで伸びない一方で、コーナーの進入ではRS 3のほかシビックをも凌ぐ速さを見せる。しなやかな動きとコントロール性の高さがこのクルマの売りで、ウエット路面などでも常にそれなりのパフォーマンスを示す傾向にあるところはジェントルマンドライバーには嬉しい点か。

VOLKSWAGEN GOLF GTI TCR

	エンジン出力	BoPバラスト	ライドハイト	コンペンセイションウェイト
Rd.1 オートポリス	100%	-30kg	70mm	60kg
Rd.2 SUGO	100%	-30kg	70mm	30kg
Rd.3 富士	100%	-30kg	70mm	20kg
Rd.4 岡山	100%	-30kg	70mm	50kg

2019年 TCRジャパン オーバーオールポイントランキングTop10（第4戦岡山終了時点）

サタデーシリーズ

Pos.	No.	Driver	Points
1	21	篠原拓朗	82
2	18	M.ホーソン	66
3	25	松本武士	61
4	52	密山祥吾	58
5	5	金丸ユウ	45
6	19	HIROBON（G）	39
6	33	前嶋秀司（G）	39
8	72	YUKE TANIGUCHI（G）	36
9	62	塩谷烈州（G）	15
10	23	YOSHIKI（G）	12

サンデーシリーズ

Pos.	No.	Driver	Points
1	33	前嶋秀司（G）	74
2	5	金丸ユウ	72
3	25	松本武士	66
4	52	密山祥吾	59
5	21	篠原拓朗	46
6	18	M.ホーソン	38
7	19	HIROBON（G）	31
8	23	YOSHIKI（G）	20
9	62	塩谷烈州（G）	12
9	72	YUKE TANIGUCHI（G）	12

※（G）はジェントルマンクラス登録

SUVルックの車体に息づくホンモノの“スポーティ”マインド

近年のラリー界でもなかなか個性的な見た目のC3
このモデルには高性能グレードは存在しないが
実は軸がしっかりした“スポーティカー”なのだ

Text & Photo：岡村神弥（Shinya Okamura）
Photo：XPB

この企画は「モータースポーツで活躍しているマシンのベース車両はどんなモノなのか？」を紹介するもの。過去15回、不定期に連載してきたが、これまではスポーティな高性能モデルばかりだった。しかし、今回は少し様相が違う。シトロエンC3には高性能版は存在せず、エンジンも1・2ℓ3気筒ターボのみ。見た目はスモールSUVである。

シトロエンというブランドはプジョー・シトロエングループ内にある。スタンダードがプジョー、上級がシトロエンという棲み分けだ。ただし、シトロエンは高級・高性能というわけではない。デザイン志向が強く、ユニークな存在として設定されている。

「なんだ、スポーティではないのか」という感情は理解できなくはない。しかし、オモチャのようにかわいくデザインされたクルマでも、ニッサンのキューブやジュークとは違い、C3の中身はホンモノなのだ。

1・2ℓのダウンサイジングターボエンジンは、かなり元気だ。高回転は得意ではないが、その分低回転域でしっかりトルクを発生してくれる。

シリンダーの数は多ければ多いほど、基本的にはパワーバンドが広くなる。ただし、ダウンサイジングターボの最重要項目はターボラグの低減だ。基本構造として、気筒数が少ないほうがタービンまでの距離が短く、その点では有利になる。トルクを太くし、極低速からのドライバビリティを確保したほうが走りの質を高めることができる。ゆえに、C3のエンジンはドライバビリティが高い仕上がりになっており、スポーティな走りを実現しているのだ。前回取り上げたトヨタ・カローラスポーツ（1・2ℓ直列4気筒ターボ）とは、極めて対照的である。

組み合わされるトランスミッションは6速ATのみ。スムーズでも洗練されているわけでもないが、とにかくエンジンのパワーを活かそうとする。エコ志向なクルマのように、あっという間にトップギヤという設定ではなく、低いギヤでホールドしようとする。そ

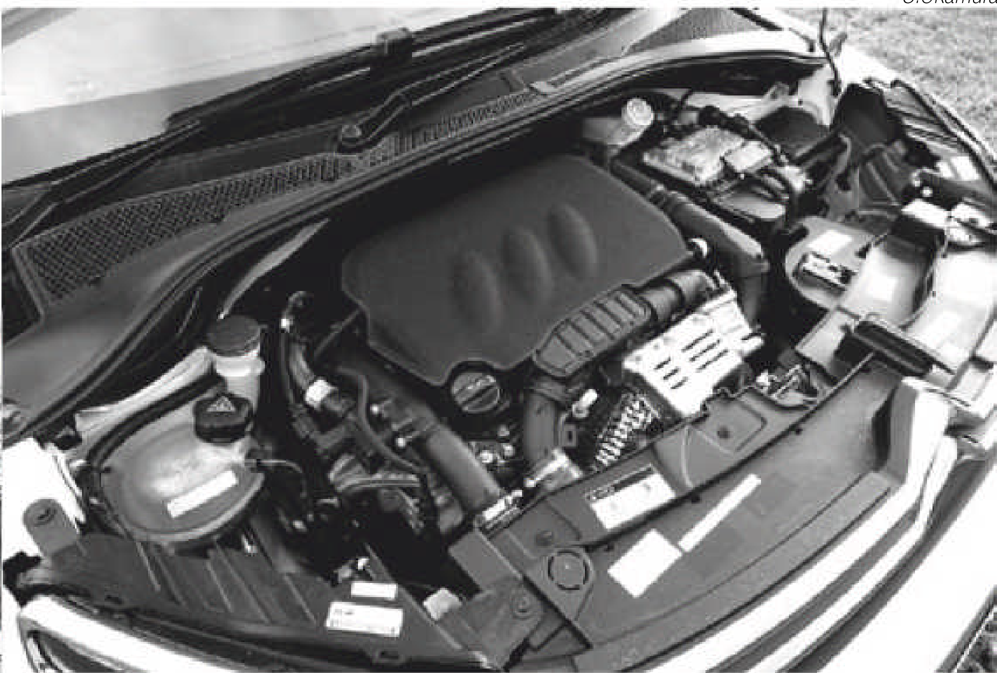

S.Okamura



XPB

ラリー界の最高峰である世界ラリー選手権（WRC）に参戦するシトロエンは、WRカーの規定が大幅に変更された2017年にC3 WRCを投入。C3 WRCとなってからはトヨタやヒュンダイなどの後塵を拝しているイメージもあるが、毎年しっかり勝利を挙げており、今季は王者セバスチャン・オジエが復帰したこともあって、開幕戦モンテカルロ、第3戦メキシコ、第11戦トルコで優勝を飾っている。

S.Okamura





C3が搭載する1.2ℓ直列3気筒DOHCターボエンジンのみ。最高出力110ps、最大トルク205Nmと、カタログ上の数値は"普通"だが、その性能は国際的に高く評価されており、2015〜18年に4年連続でインターナショナル・エンジン・オブ・ザイヤーの1.0〜1.4ℓ部門で最優秀賞に輝いている。インテリアカラーはグレーとアーバンレッドの2種を設定。アーバンレッドを選択すると、水平基調のダッシュボードに鮮やかな赤が差し色となり、かなりエネルギッシュな印象となる。

S.Okamura



S.Okamura

して、一度シフトアップすると、速度が下がっても簡単にはシフトダウンしない。欧州の古いAT車そのものだが、エンジンの特性とマッチしているし、明確にスロットルペダルを踏み込めばキックダウンは素早い。

サスペンションはソフトな印象で、分かりやすく言えばフワッとしている。ただ、ダンピングはしっかりと効いていて、ロール剛性も充分にある。つまり、乗り心地がいい。ステアリングやペダルの操作にクルマ全体が反応してくれて、まさにクルマを操る形だ。

スポーティなクルマは大抵、ロール剛性が高く、ダンピングも強くて、姿勢変化が少ない。C3はそういうレベルにはないが、ステアリングとペダルを使って、スポーティに運転することを存分に楽しめる。姿勢変化は大きいが、ドライバーが制御しようと思えば、それもまた楽しみにつながる。

普通に走らせていてもターボが効いてしまうため実燃費は良くはないし、元気のいい分だけエンジンの振動が強い。また、プラットフォームが古いのか、運動性能は高くない。

それでも、斬新なデザインのコンパクトなボディは充分に実用的で、荷室も最低限は確保されている。もちろん、リヤシートの乗員に乗り心地で文句を言われることもないはずだ。増殖しすぎたミニのような、これ見よがしなデザインではなく、押しつけがましい雰囲気もない。

モータースポーツのイメージは受け継いでいない。しかし、基礎体力というか、体幹というか、あるいは楽しさというべきか……そういったスポーティな要素を、C3はしっかりと持っている。冷静に考えればホンダ・ヴェゼルRSのほうがほぼすべての面で優れているが、C3の持つ雰囲気を楽しめる方なら、充分に"スポーティ"を味わえる魅力的なコンパクトカーである。

シトロエン C3 主要諸元

車体	
車名・型式	ABA-B6HN01
全長／全幅／全高	3995／1750／1495 mm
ホイールベース	2535 mm
トレッド 前／後	1480／1480 mm
最低地上高	160 mm
車両重量	1160 kg
乗車定員	5名
駆動方式	2WD（FF）
トランスミッション	6速AT
ステアリング	ラック&ピニオン/ 電動パワーステアリング
サスペンション 前／後	マクファーソンストラット／トーションビーム
ブレーキ 前／後	ベンチレーテッドディスク／ディスク
タイヤサイズ 前／後	205/55 R16／205/55 R16
エンジン	
エンジン型式	HN01
エンジン形式	ターボチャージャー付直列3気筒DOHC
エンジン排気量	1199 cc
エンジン内径／行程	75.0／90.5 mm
圧縮比	10.5
エンジン最高出力	81kW（110PS） / 5500rpm
エンジン最大トルク	205Nm / 1500rpm
使用燃料	無鉛プレミアムガソリン
タンク容量	45ℓ
燃料消費率（JC08モード）	18.7 km/ℓ

Translation：水書健司（Kenji Mizugaki）
Photo：XPB

ルイス・バスコンセロス ● Luis Vasconcelos
Nationality：PORTUGAL

フェラーリは“内戦”勃発を避けられるのか?

いま求められる強権的な統治力

シーズン後半に最強のマシンを手に入れたように見えるフェラーリ
勝てるマシンを手にしたふたりのドライバーはそれぞれが勝利を求め、対立を深めているようだ
チーム内の確執は、かつてこの選手権を制したふたりの世界王者のものを彷彿とさせる

夏休み明けのフェラーリの躍進は、人々の予想を超えるものだった。いまやSF90Hは、どんなタイプのサーキットでも最速のマシンだ。そのポテンシャルの高さは、シャルル・ルクレールによるベルギーとイタリアでの連勝、そしてベッテルがシンガポールで挙げた久々の優勝によって証明された。

だがその後のグランプリ、とくにロシアでは、チームがドライバーをコントロールできていないことが明るみに出た。ふたりは、アラン・プロストとアイルトン・セナの対立を彷彿とさせる状況へと突き進んでいるようにも見え、マッティア・ビノットは何らかのドラスティックな手を打つ必要に迫られている。

このグランプリでフェラーリに起きたことは、もう何度も報じられてきた。チームは、ルクレールがオープニングラップのターン２へのアプローチで一旦ベッテルに先を譲り、その後どこかでポジションを入れ替えて、レースの終わりまでメルセデス勢を抑えるという戦略を採用。ふたりのドライバーもそれに同意していた。

ルクレールは、ターン２への進入でオーバーテイクを仕掛けるベッテルに抵抗せず、背後のルイス・ハミルトンを抑える自分の役目を全うした。そして、レース途中に入ったセーフティカーが退去した後、ルクレールは４周にわたってチームメイトの後方を走りながら、ハミルトンとのギャップを2.5秒以上に広げて、ベッテルが順位を戻してくれるのを待っていた。

ところが、ベッテルは「譲られなくても（ルクレールを）抜けた」と主張し、「あと２周ほど待ってメルセデス勢との差を広げよう」と抗弁。そして、ルクレールがタイヤの劣化により遅れ始めると、「もう離れすぎだ」と言って約束を反故にしたのだ。

これに対して、ルクレールが意外なほど落ち着いた反応を示すと、チームは自分たちの手でこの問題に対処することを選択。フェラーリはタイヤが消耗してきたベッテルをステイアウトさせる一方で、ルクレールを僚友より４周早くピットに入れたのだ。アンダーカットによってポジションを元に戻したのである。

その後まもなく、ベッテルがコース上にクルマを停めてリタイア。メルセデスのドライバーたちはバーチャル・セーフティカー中にピットに入れたため、ルクレールは優勝を取り逃がした。しかし、おかげでビノットとフェラーリの首脳陣は、別の難しい状況には直面せずにすんだ。もし、ベッテルがリタイアしなければ、よりフレッシュなタイヤを履いた彼が、レース終盤にルクレールを抜き返そうとする可能性も充分にあったからだ。

多くの人が、ロシアでのベッテルの行動は、イタリアでの予選Q3で裏切りとも取れる行為を見せたルクレールに対する報復だろうと考えている。ルクレールはQ3の最初のランでチームメイトのトウを得ていながら、２回目のランのアウトラップで意図的に遅れを取り、ベッテルにトウを使わせなかったのだ。

だが、すべては開幕戦のオーストラリアで始まっていたと見ることもできる。レース終盤の数周の間、ルクレールはベッテルの後方にとどまるよう命じられた。彼が急速に僚友に追いつき、タイヤも新しかったにもかかわらずだ。

バーレーンでは、ルクレールが「あと２周待て」という指示に背いてベッテルを抜き、続く中国で状況はさらにこじれることになった。ルクレールに抑えられているというベッテルの訴えを受けて、フェラーリ陣営はルクレールに僚友を前に出すように伝え、彼は言われたとおりにした。ところが、ベッテルのペースは思ったほど上がらず、ルクレールが明らかに苛立った口調で「どうすればいいんだ？」とメッセージを送ったのに対し、チームは何のアクションも取らずに放置した。

ともあれ、いまやフェラーリのふたりのドライバーが、ビノットの指揮を公然と無視しているのは明らかであり、しかもそうした一連の行為に対して何の罰も受けていない。今後、両者の確執がさらにエスカレートすれば、彼らのガレージは内戦状態になるだろう。ビノットとしては、アブダビでの最終戦まで強権的にチームを統治して、ドライバーたちの言いなりにはならないことを行動で示すしかない。ただ、実際のところ、それは口で言うほど簡単ではない。２頭の雄牛を同じ場に放てば、闘牛士はトラブルに陥るに決まっているのだ。



今号の
レポーター
ルネ・デ・ブール
René de Boer
DTM、WEC、WTCRや各種耐久レースをメインに取材。スキー競技のライター業もこなすドイツ在住オランダ人ジャーナリスト。

from Worldwide Pressroom

各国モータースポーツ最新事情　Lap.171

他者と情熱を分かち合うコレクターの心意気に感動

モータースポーツがビジネスとして成立するようになって以降、カラーリングそのものが有名になるケースも多い
そのなかでも特に長い歴史を持つガルフカラーに彩られたマシンたちを集めたギャラリーが、最近イギリスで正式オープンを迎えた

Translation：神田美穂（Miho Kanda）
Photo：Rebocar

エンツォ・フェラーリは、かつてこう語ったと言われている。
「レーシングカーに美しいも醜いもない。勝つことで美しくなるのだ」
彼は確信を持ってそう発言したに違いなかった。彼は勝てるレーシングカーに精通しており、自身が手がけたり、製作を委託したマシンの複数が、史上最もスタイリッシュなマシンに含まれていることを考えると、美についても確かな目を持っていたに違いない。
フェラーリは自分のマシンにスポンサーをつけることを好まなかったことでも有名だが、スポンサーのカラーリングが、有名なレーシングカーの知名度をさらに高めることがあるのも事実だ。その最たる例が、ガルフ石油のブルーとオレンジのコーポレートカラーである。
今年で誕生50周年を迎えたポルシェ917の真っ白なカラーリングはとても美しい。1969年にFIAのホモロゲーション審査を受けた際は白いマシンが25台ならび、翌年にル・マン24時間を制したものは赤と白のカラーリングだった。それでも、917のカラーリングとして最も多くの人々の記憶に残っているのは、ガルフカラーなのだ。もちろん、映画『栄光のル・マン』にガルフカラーの917が登場したことも影響しているが、カラーリングそのものがマシンを美しく見せる効果があると言わざるを得ない。
ガルフはこれまで50年以上にわたり、さまざまなカテゴリーでスポンサーを務めてきている。ROFGOコレクションを訪れてみれば、そのことがよく分かる。ここは今年９月に正式オープンを迎えたギャラリーで、コレクターで起業家、そしてアマチュアレーサーでもあるドイツ人のロアルド・F・ゲーテと、1948年にル・マン24時間で勝利を収めたダンカン・ハミルトンの息子で、イギリスでレーシングカーディーラーを営むエイドリアン・ハミルトンがこの10年間に収集した合計約40台ものコレクションが展示されている。場所はロンドンから南西に約２時間、ハンプシャー州の小さな村の外れ。知っていなければ、こんな施設があるなど思いもしないようなところだ。
コレクションが展示される最初の部屋に足を踏み入れると、当然のことながら、ほとんどのマシンにブルーとオレンジのカラーリングが施されている。ここには、２台のポルシェ、908/03と1971年のル・マン24時間レースで２位入賞を果たした917も展示されている。この２台はコレクションのなかでも、非常に貴重なものだ。ほかには今年のスパ24時間で優勝したポルシェ911 GT3 Rなど、さまざまなメーカーのGT3マシンなどが鎮座している。
次の部屋には、1960年代終盤から1970年代初頭にかけてのCanAmマシンからインディカー、F1マシンにいたるまで、さまざまなタイプのマクラーレンが展示されている。また、20台しか製造されなかったミラージュ・フォーミュラ・フォードや、イヴァン・カペリがドライブしたラルトのF3マシンなど、いずれもガルフカラーをまとった珍しいマシンもここで見ることができる。
個人的には、優勝しようがしまいが関係なく、いかなるタイプのマシンであっても、ガルフカラーに彩られたレーシングマシンは非常に美しいと感じているし、ずっと好きだった。コレクションは一般公開されていないが、オーナーのゲーテは2020年２月にドイツのシュツットガルトで行なわれるレトロ・クラシックスを皮切りに、少なくとも年に一度はふさわしいイベントで展示、あるいはコレクションのマシンをレースで走らせたいと考えているようだ。
ふたりは本当に素晴らしいコレクションを一堂に集めてくれた。歴史を刻んだレーシングカーはもちろんのこと、スケールモデルを持っているだけでも多くの人は幸せを感じるものだ。このような情熱を持ち、さらにそれを他者と分かち合おうと思っている人がいる。私はそのことに猛烈に感動している！



ROFGOコレクションに展示されている917（奥）と908/3。オープニングセレモニーはグッドウッド・リバイバルの直前に行なわれたため、今年のスパ24時間を制したリヒャルト・リエツ、マイケル・クリステンセン、ケビン・エストレなど多くの関係者が出席した。

全日本MS会議 vol. 230

（議題）難しすぎませんか。

Text : 大串 信（Makoto Ogushi）

全日本スーパーフォーミュラ選手権の岡山戦でKONDO RACINGの山下健太が初優勝を遂げた直後、取材のためにパドックへ向かったぼくは、たまたま現場では知らぬ人間はいない国内レース界の主要人物に出くわした。その人物は開口一番「このレース、分かりづらいよね」とぼやいたものだった。

じつはこのぼくも、山下の初優勝は祝福したかったが、どこか心のなかにモヤモヤしたモノがあったので、複雑な気持ちでいるのは自分だけではなかったんだ、と少し安心した。

とにかく最近のレースは難しい。各チームの実力が高いレベルで伯仲した結果、きわめて小さな条件の変化に適応するための戦略が勝敗を左右するようになり、コース上のクルマを眺めているだけではレース展開が分からなくなってしまうからだ。

近年のスーパーフォーミュラではできる限り長くソフトタイヤで周回し、ミディアムタイヤでの周回数を極力減らすのが基本的な戦い方だ。当然ロングランの間は燃費走行を強いられることになる。しかし、これではせっかくSF19を“クイック＆ライト”に仕上げてもその魅力が阻害されてしまうし、そもそもスタート1周でピットインするのはレースとしてどうなのかという声も多かった。

そこで持ち出されたのが今回の特別規則で、レース中に1回義務づけられているタイヤ交換のためのピット作業についてというものだ。「先頭車両が10周目の第1セーフティカーラインを通過した時点から、先頭車両が最終周回に入るまでにピット作業を完了していなければならない」と定められた。

ところがこの条文がレースを良くも悪くも難しくしてしまった。要するにスタートしたら10周は続けて走れ、という話なのだが、小林可夢偉のような裏技を禁止してはいないので、レース展開がややこしくなった。今回レースをリアルタイムで観ていて、咄嗟にコース上で何が起きているのか理解できなかった人間は結構多いのではあるまいか。

じっくり考えて理屈を理解すれば、いろいろな思惑が絡まり合ったレースの意味が分かり、「それをくぐり抜けて勝った山下選手はすごい、オメデトウ」と思える。でも良かれと思って決めた特別規則が、かえって戦略を複雑にしてしまい「ところでなぜ山下は勝ったんだっけ？」とまるで手品のネタ明かしを見て納得するような、あえて言うならば若干興ざめな気分になったのも事実だ。やっぱり手品はその瞬間に「ウワ〜！」と驚きながら観たいではないか。

だからといって、いまのクルマでどうやったらクイック＆ライト性を最大限に引き出して、迫力満点のスリリングなレースを実現するのかと言われたらぼくには答えがない。現代のモータースポーツエンジニアリングは、単純なぼくの脳みそのパワーをはるかに超えたレベルで戦ってくれるので付いていくのが大変だ。頭の柔軟な若いファンがいまの複雑なレースを楽しんでくれていればいいんだが。

あの日のポディウム

お立ち台写真で味わう“時代”の匂い　Lap 40

Text : auto sport
Photo : 上尾雅英（Masahide Kamio）



SUPER GT

第8戦 ｜ ツインリンクもてぎ

p36でも登場してくれたブノワ・トレルイエはかつて日本でステップアップのきっかけをつかみ、“日本から世界へ”羽ばたいた。日本でのラストレースは11年のスーパーGT最終戦で（厳密には閉幕後の特別戦も出場）、優勝で日本でのキャリアを締めくくっていた。だが、このときタイトルを争っていた柳田／クインタレッリ組が2位に入って初戴冠。シーズン3勝を挙げながらも2度目のタイトルはならなかった。06年FN王者のトレルイエはこの年ル・マンで初優勝を挙げると、以降3度耐久クラシックを制することに。来月、久々の日本でどんなレースを見せてくれるか楽しみだ。




柳田真孝／R.クインタレッリ
［ S Road MOLA GT-R ］


本山 哲／B.トレルイエ
［ MOTUL AUTECH GT-R ］


石浦宏明／井口卓人
［ DENSO SARD SC430 ］

auto sport No.1517 BEFORE & AFTER

前号に間に合わなかったこと、今号に載せきれなかったこと、次号までの予定まとめ

10/1 [tue]

F1 ハースのロマン・グロージャンがロシアGPのオープニングラップで他車と接触し、リタイアを喫したことを受け、ドライバーたちに対し1周目はより慎重にレースをするよう提案したとの報道

TCR マツダ・モータースポーツ、新型TCRマシン『マツダ3 TCR』を世界初公開

10/2 [wed]

INDY 2020年から導入予定のエアロスクリーン型ドライバー保護デバイスの初テストをインディアナポリス・モータースピードウェイで実施。チップ・ガナッシ・レーシングのスコット・ディクソンとチーム・ペンスキーのウィル・パワーがドライブ

DTM 11月下旬に富士スピードウェイで開催される『スーパーGT×DTM特別交流戦』に、BMW陣営のひとりとして、小林可夢偉がBMW M4 DTMをドライブすることが明らかに

IMSA シボレー、ケネディ宇宙センターで新型LM GTEマシン『シボレー・コルベットC8.R』を公開。来年1月に開催されるIMSAウェザーテック・スポーツカー・チャンピオンシップ開幕戦デイトナ24時間でデビューへ

10/3 [thu]

F1 フォーミュラワン・グループ、2021年のエントリーに関して複数団体から関心が寄せられているものの、"本格的な議論"は行なわれていないとの声明を発表

F1 カンポス・レーシングの助けを借り、新たなスペイン系チームがF1参戦を計画しているとの報道

F1 ルノーのマネージングディレクターを務めるシリル・アビテブールが、マクラーレンとのパワーユニット供給契約が終了した件についてコメント。ルノー側はマクラーレンとの技術パートナーシップの拡大を望んでいたが、マクラーレンは関心を持たなかったことを明らかに

FE ベンチュリ、メルセデス・ベンツとパートナーシップ契約を結び、2019/20シーズンは同社からパワートレーン供給を受けることを発表

DTM 最終戦の舞台ホッケンハイムで、3台のGT500マシンが初走行を実施 go to p.20

WRC 第12戦イギリス デイ1 SS1が行なわれ、クリス・ミーク（トヨタ・ヤリスWRC）が総合首位に立った。2番手にティエリー・ヌービル（ヒュンダイi20クーペWRC）、3番手にWRC2クラスに参戦するペター・ソルベルグ（フォルクスワーゲン・ポロGTI R5）

10/4 [fri]

F1 世界モータースポーツ評議会（WMSC）が開かれ、2020年の開催日程が承認された。来季は史上最多となる全22戦の開催となる一方、開幕前には3日間テストが2度のみと、公式テストの日数が削減された

F2 今季ドライバーズタイトルを獲得したARTグランプリのニック・デ・フリース、来季のF1昇格の可能性を模索したものの、シートは獲得できなかったことを明らかに

FE WMSCで2019/20年シーズンの開催スケジュールが承認。3月1日に開催予定だった香港E-Prixが消滅

WRC 第12戦イギリス デイ2 SS2～10が行なわれ、オィット・タナック（トヨタ・ヤリスWRC）が総合トップに浮上。2番手にセバスチャン・オジエ（シトロエンC3 WRC）、3番手にミーク

WRC WMSCで育成カテゴリーについての変更が承認。2019年に『WRC2プロ』と称されていたクラスは2020年から『WRC2』へ、現在の『WRC2』は『WRC3』へと改称へ

『オートスポーツ』No.1516 発売

10/5 [sat]

WEC 第2戦富士6時間 予選 TOYOTA GAZOO Racingの8号車TOYOTA TS050 HYBRID（セバスチャン・ブエミ／中嶋一貴／ブレンドン・ハートレー）がポールポジションを獲得

DTM 最終戦ホッケンハイム レース1 レネ・ラスト（アウディRS 5 DTM）が優勝。2位にマルコ・ヴィットマン（BMW M4 DTM）、3位にマイク・ロッケンフェラー（アウディRS 5 DTM）

WRC 第12戦イギリス デイ3 SS11～17が行なわれ、タナックが総合トップの座をキープ。2番手にヌービル、3番手にオジエ

10/6 [sun]

WEC 第2戦富士6時間 決勝 TOYOTA GAZOO Racingの8号車TS050 HYBRIDが優勝。2位にその僚友7号車TS050 HYBRID（マイク・コンウェイ／小林可夢偉／ホセ・マリア・ロペス）、3位にレベリオン・レーシングの1号車レベリオンR13･ギブソン（ブルーノ・セナ／グスタボ・メネゼス／ノーマン・ナト） go to p.66

DTM 最終戦ホッケンハイム レース2 ニコ・ミュラー（アウディRS 5 DTM）が優勝。2位にロッケンフェラー（アウディRS 5 DTM）、3位にラストが入った

WRC 第12戦イギリス デイ4 SS18～22が行なわれ、タナックが優勝。2位にヌービル、3位にオジエ

10/7 [mon]

F1 昨年、スーパーフォーミュラとスーパーGT GT500クラスのタイトルを獲得した山本尚貴が、日本GPの金曜日に行なわれるFP1にトロロッソから出走することが発表に

F1 トロロッソのチーム代表を務めるフランツ・トスト、日本GPのFP1で走行する山本について「素晴らしい仕事をしてくれると確信している」とコメント

INDY エアロスクリーン型保護デバイスの2回目のトラックテストをバーバー・モータースポーツパークで実施。ライアン・ハンター－レイとシモン・パジェノーが走行を担当

10/8 [tue]

F2 第9戦ベルギーでのクラッシュで重傷を負ったザウバー・ジュニアチームのファン・マヌエル・コレアがインスタグラムに動画を投稿。事故で亡くなったアントワーヌ・ユベールへ哀悼の意を表するとともに、これまでの支援に対する感謝を語った

J-F3 株式会社スリーボンドがプレスリリースを発行し、1999年から活動してきた全日本F3選手権での活動に「いったん区切り」をつけることを発表

INDY チップ・ガナッシ・レーシング、2020年シーズンの3台目のドライバーとして、元F1ドライバーで今年アロウ・シュミット・ピーターソン・モータースポーツからデビューしたマーカス・エリクソンと契約したと発表

RALLY "ラリー・ジャパン"のテストイベント『セントラル・ラリー愛知／岐阜2019』への参戦を表明していたヒュンダイ・モータースポーツが、この計画を見送ることが明らかに

10/9 [wed]

F1 ルノーのダニエル・リカルドと彼の元マネージャーであるグレン・ビーバスが、2018年の夏からロンドン高等法院で争われていた、1200万ドル（約12億9000万円）の未払い手数料の件について、友好的な和解に達したとの報道

F1 東京都内で実施された新型ルノー・メガーヌ R.S.トロフィーの発表会にニコ・ヒュルケンベルグが登場

WRC ヒュンダイ・モータースポーツ、2020年に向けてダニ・ソルドとコ・ドライバーのカルロス・デル・バリオと1年契約を延長したと発表。来季14戦中7戦に参戦へ

RALLY ダカールラリーの前哨戦とも称されるラリー・モロッコでトヨタ・ハイラックスを駆るフェルナンド・アロンソが総合26位でフィニッシュ

10/10 [thu]

F1 鈴鹿サーキット、台風19号が強い勢力を保ったまま日本列島に接近することを受け、12日に予定されるセッションの有無については、その前日となる11日の14時までに告知すると発表

F4 F1日本GPのサポートレースとして開催が予定されていた『FIA-F4鈴鹿ラウンド特別戦』が、台風19号の接近による悪天候の懸念にともない、全走行の中止が決定された

FE DSテチーター、2019/20シーズンに向けて新カラーリングを公開

10/11 [fri]

F1 第17戦日本GP FP1でトロロッソから山本が出走。30周を走行し、17番手タイムを記録した

F1 台風19号の接近を受け、12日に予定されていた走行セッションが中止に。予選は13日の10時から実施へ

F1 ハースのチーム代表を務めるギュンター・シュタイナー、ロシアGPでスチュワードに暴言を吐いた件で審議され、7500ユーロ（約90万円）の罰金処分を受ける

FE エンヴィジョン・ヴァージン・レーシング、2019/20シーズンに向けて新カラーリングを公開

10/12 [sat]

F1 第17戦日本GP 台風19号接近にともないこの日の走行がすべて中止に

F1 アルファロメオのチーム代表を務めるフレデリック・バスール、2020年に向けてドライバーラインアップの変更は行なわないことを示唆

F1 メルセデスのルイス・ハミルトン、この日セッションが中止になったことを受けて東京に戻ると宣言するも、周囲に説得されて鈴鹿周辺にとどまったことが明らかに

10/13 [sun]

F1 第17戦日本GP 予選 フェラーリのベッテルがポールポジションを獲得。2番手に同じくフェラーリのシャルル・ルクレール、3番手にメルセデスのバルテリ・ボッタス

F1 第17戦日本GP 決勝 ボッタスが優勝。2位にベッテル、3位にハミルトン。また、この結果によりメルセデスのコンストラクターズ選手権6連覇が確定 go to p.03

10/18 [fri]

『オートスポーツ』No.1517 発売 この号です

10/24 [thu]

WRC 第13戦スペイン

10/25 [fri]

WRC 第13戦スペイン

10/26 [sat]

WTCR 第8戦日本
TCRJ 最終戦鈴鹿
WRC 第13戦スペイン

10/27 [sun]

F1 第18戦メキシコ
SF 最終戦鈴鹿
WTCR 第8戦日本
TCRJ 最終戦鈴鹿
WRC 第13戦スペイン

11/1 [fri]

『オートスポーツ』No.1518 発売

OFF SHOT

日本GPでF1公式セッションデビューを果たしたSF＆GT500王者の山本尚貴センシュ（右から2番目）。写真は走行前日となった木曜日のトラックウォーク時、130Rを立ち上がった時のもの。じつはカメラマンたちから「縁石の上を歩いてくれ～！」という大声のリクエストが飛んでいました。F1ドライバーともなれば、トラックウォークのときでさえ写真映えを考えた行動が求められます。



※このページの情報は10月12日（土）時点のものです

auto sport CONTENTS
No.1517 11/1

auto sport 2019年11月1日号（隔週金曜日発売）
2019年10月18日発売　第56巻第21号　通巻1517号

発行人：星野邦久　編集人：田中康二
発行元：株式会社三栄
〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部　TEL 03-6897-4611
SAN-EI CORPORATION　PRINTED IN JAPAN 大日本印刷

CREW

Chief Editor　田中康二 Koji Tanaka
Deputy Editor　中野一史 Kazushi Nakano
Editorial Staff　角田五十四 Isoshi Sumida
髙橋和清 Kazukiyo Takahashi
高藤昌洋 Masahiro Takato
高桑大輝 Daiki Takakuwa
藤井由夏 Yuka Fujii
上坂元 宏樹 Hiroki Kamisakamoto
平野 健 Takeshi Hirano

Art Director/Designer　原　靖隆 Yasutaka Hara（Nozarashi.inc）
Designer　本間将一 Shoichi Homma（Homma Shoichi design office）
DTP Staff　樋口義憲 Yoshinori Higuchi
片山健一 Kenichi Katayama
Publishing Manager　有冨誠一郎 Seiichiro Aritomi
Cover photo　小笠原貴士 Takashi Ogasawara




as-web.jp

FROM PIT CREW

●山本尚貴のFP1走行、台風19号による土曜日のキャンセル、そして何より期待されていたレッドブルホンダの惜敗。今年の日本GPは忘れられない週末となった。そのなかでもとくに記憶に残るのは、レース後の田辺豊治F1TDの言葉だ。「これがいまの我々の実力です」。当日、サーキットを訪れた多くの人が複雑な思いで鈴鹿を後にしたはずだが、誰よりも"当事者"こそその思いは強かったはず。そうした戦況を真摯に受け止める田辺TDの姿勢に、ホンダの強さを見た。（田中）

●サーキット入りした水曜日、トムスの皆さんを追いかけながら、ホッケンハイムのコースを1周歩きました。気になっていたのは、02年以前の旧コースの面影。ターン6（ヘアピン）に着くまでは「ブリラムみたいだなぁ」と思ってたのですが（フラットで、コース全体がスタジアムセクション的なので）、ターン6のランオフエリアを横切って一番奥のタイヤバリアまで行ってコース外を覗くと、見覚えのある「森の中の道」が奥へと続いていました。もう舗装路ではなくなっていましたが、リヤタイヤがバーストしたデイモン・ヒル（93年）が一瞬にして脳裏に蘇ったのが胸熱でした。（なかの）

●私生活で飲酒運転について思い出すことがあったので……YouTubeで「酔っ払いレース」と検索すると、だいぶ前に世に出たビデオオプションの一部が見られます（公式で）。飲酒運転の怖さをおもしろく学べます。とくに企画の前半部分は「プロでもこうなっちゃうの？」という感じ。ぜひ検索してみてください。みなさん、飲酒運転は絶対にしないでくださいね。（きゃりー）

●今年の日本GPはとても不思議な雰囲気がしました。ファンの熱気が例年以上にアツく、観客席を見れば明らかに増えたオレンジの人々。「ルイス！」「セバスチャン！」「マックス！」といった声援のなかに聞こえる「ナオキ！」を呼ぶ声。個人的なことで言えば、同い年の日本人ドライバーが世界の舞台に立つシーンは感慨深いものがあり、いつもと違う感情が生まれた今年の日本GPだったなと思います。
（この興奮を伝えたいとあらためて決意＠ホテルのロビー。yuka）

●10月13日（日）開催されたF1日本GP。スタート直後、1コーナーでフェルスタッペンとルクレールの接触があったとき、思わず、あ！ っと言ってしまいました。表彰式の前、ベッテルとルクレールが話をしていたので、ルクレールも気にかかっていたのでしょう。フェルスタッペンにとって悔しいレースになりましたが、その悔しさをバネにして次回のメキシコGPは笑顔でレースを終えてもらいたいです。
（この時期に台風はかんべんしてくれ　ヒラケン）

On the EDGE —— 情報がレースをもっと楽しくする

SPECIAL FEATURE

FEATURE

IRREGULAR

REGULAR



SUPER GT×DTM 特別交流戦

2019 11.23 Sat / 24 Sun
富士スピードウェイ

DTM最強軍団襲来。

Text：サム・コリンズ（Sam Collins） Translation：小藤 茜（Akane Kofuji） まとめ：auto sport
Photo：益田和久（Kazuhisa Masuda）／Audi／BMW／DTM

来月に迫ってきた「スーパーGT×DTM特別交流戦」。両シリーズに精通する英国人ジャーナリストのサム・コリンズが「見逃し厳禁！」と興奮混じりに見どころを解説する。

富士スピードウェイにやってくるドライバーが右のとおり確定した。10月上旬のDTM最終戦ホッケンハイムに出場したGT500車両は計3台。今度の富士にはアウディ4台とBMW 3台の計7台が参戦する。彼らがGT500のフィールドで戦うのは初めて。規模的にも初の本格的なClass1交流戦と言えるだろう。

なかでもGT500への最大の脅威のひとりと言えるのが、今年2度目の戴冠を果たしたレネ・ラストだ。ハコ車のスペシャリストで、DTMフル参戦初年度にシリーズチャンピオンを獲ってしまった。アウディはGT500チャンピオン経験者2名を擁す万全の体制。BMWは復帰を果たすアレックス・ザナルディに加え、小林可夢偉を起用。最後に、自陣営のエース、マルコ・ウイットマンを3人目の刺客とすることを発表した。富士をよく知るドライバーの起用は彼らにとってプラスにしか働かない。つまり、100%本気ということだ。

ホッケンで再確認されたGT500の課題 だが結局は走ってみないと分からない!

GT500は、そのホッケンハイムでは適したセットアップを決めることができなかった。ハンコックのDTM用ワンメイクタイヤはGT500車両にはまったく適したものではないと言えるが、これが最大の課題として残っている。レース1予選を6番手で終えたジェンソン・バトンは独メディアに対し、「日本ではタイヤメーカーによる基本的なセットアップがある。僕らはタイヤを投入し、もしそのうちのひとつがうまく機能しないようなら、異なる構造やコンパウンドのタイヤを試してみる。つまり、メカニカルな作業はすべてタイヤを通して行なうことになっている。僕らは今回、走ったことのない場所でハンコックのタイヤで走った。いろいろなことを試したけど、タイヤのスイッチを入れることができなかった」と事情の違いを説明。ただ同時に、「富士に持ち込むべき情報も多くあった。富士ではより大きなチャレンジを仕掛けるだろうと思っているよ」とも話していた。バトンはGT500勢最上位の9位（レース1／ドライ）で、苦しみながらもなんとか戦っていた。今回のデータをほかのGT500がどう活かしてくるか。

GT500はタイヤ、DTMはDRSやプッシュ・トゥ・パスの使用不可というネガティブファクターがあるが、特別交流戦ではGT500に地の利が加わるので、ホッケンハイムとは状況がまったく異なる。富士でどうなるかという予測は極めて困難だ。ただ、間違いなく言えるのは、最高にエキサイティングなレースになるだろうということ。日本のファンは決して見逃してはいけない戦いなのだ。

11.22 Fri	フリー走行
11.23 Sat	予選1回・決勝1回
11.24 Sun	予選1回・決勝1回

決勝レースは土日とも55分＋1周で実施

Audi

'17 & '19 DTM Champ
レネ・ラスト

'13 DTM Champ
マイク・ロッケンフェラー

'10 GT500 Champ
ロイック・デュバル

'08 GT500 Champ
ブノワ・トレルイエ

BMW

'14 & '16 DTM Champ
マルコ・ヴィットマン

'97 & '98 CART Champ
アレックス・ザナルディ

Super Pinch Hitter
小林可夢偉

DTM / Audi / BMW / K.Masuda





教えてくれる人
ロイック・デュバル
（AUDI SPORT TEAM PHOENIX所属・2010年GT500チャンピオン）



AUDI

“秘密兵器”のトリセツ。

DRSとプッシュ・トゥ・パスで0.4秒短縮 最新DTMマシン操縦術はGT500とどう違う？

今季から日本と同じ２ℓターボエンジンを積むDTMマシン
しかしタイヤのみならず、マシンは各部で異なっている
ここでは元GT500チャンピオンのこの方に
最新DTMマシンの運転方法をレクチャーしてもらおう

Text：貝島由美子（Yumiko Kaijima） Photo：小笠原貴士（Takashi Ogasawara）／AUDI

T.Ogasawara



T.Ogasawara

AUDI RS5 DTM Cockpit Drill

❶RADIO：プラクティスの間、とても重要なのが無線。レース中も、ドライバー側からは無線で情報を送る。プッシュしているのかどうか、タイヤにデグラデーションができているのかどうかと言ったことを伝えるためだ。だが、レース中、チームからドライバーへのフィードバックは禁止されている。唯一チーム側から話しかけることができるのは、ピットロード入り口から出口の間だけ。あとは緊急事態が発生した時や安全確保をする時だけだという。❷DRINK。押すとドリンクが出てくる。❸SDZ：スローゾーンが設けられた時に、規定のスピード(80㎞/h)まで減速するためのボタン。❹ALS：アンチラグシステム。使用していない時は、全体的にパワーが少ない。使用するのは、ピットロードを出ていくとき。一度作動させたら、その後ボタンは触らない。またピットインして、すべてのシステムを冷却する際にも使用する。❺ALARM：何か異常があった時、または何かしらデータとして残しておきたいものがある時に押す。たとえば、オーバーステアを感じる、タイヤ内圧に問題を感じるといった場合、このボタンを押すと、その部分を後からデータで見直すことができる。❻MAP：エンジンマッピングの切り替えボタン。全部で８チャンネルあるが、使用するのは多くても３チャンネルほど。それを使って、練習走行の間はパワーの出し方など違うマップを試すことができる。ロイックの場合は、ニュータイヤ用とロングラン用の２種類を試すことが多いという。ただし、レースで使用できるマップは１種類のみ。練習走行を経て、予選とレースに向けては、どのマップを使用するか決めなければならない。もう1種類組み込めるマップは、ウエットコンディション用。❼WIPER：ワイパー。水しぶきの量によってスピードを変えることができ、３段階に調節できる。❽NEUTR：ギヤをニュートラルに入れるためのボタン。❾START：エンジンを起動させるスタートボタン。❿BEAM：パッシング。⓫P2P：プッシュ・トゥ・パスのボタン。DRSとともに前のクルマのオーバーテイクを試みる時、あるいは後ろから迫ったクルマに対する防御に使用する。⓬PIT：ピットレーンのスピード制限用。

DTMは「95%」で走る

まずスーパーGTとDTMの違いは、ダウンフォースとエンジンパワー、そしてメカニカルグリップだろうね。

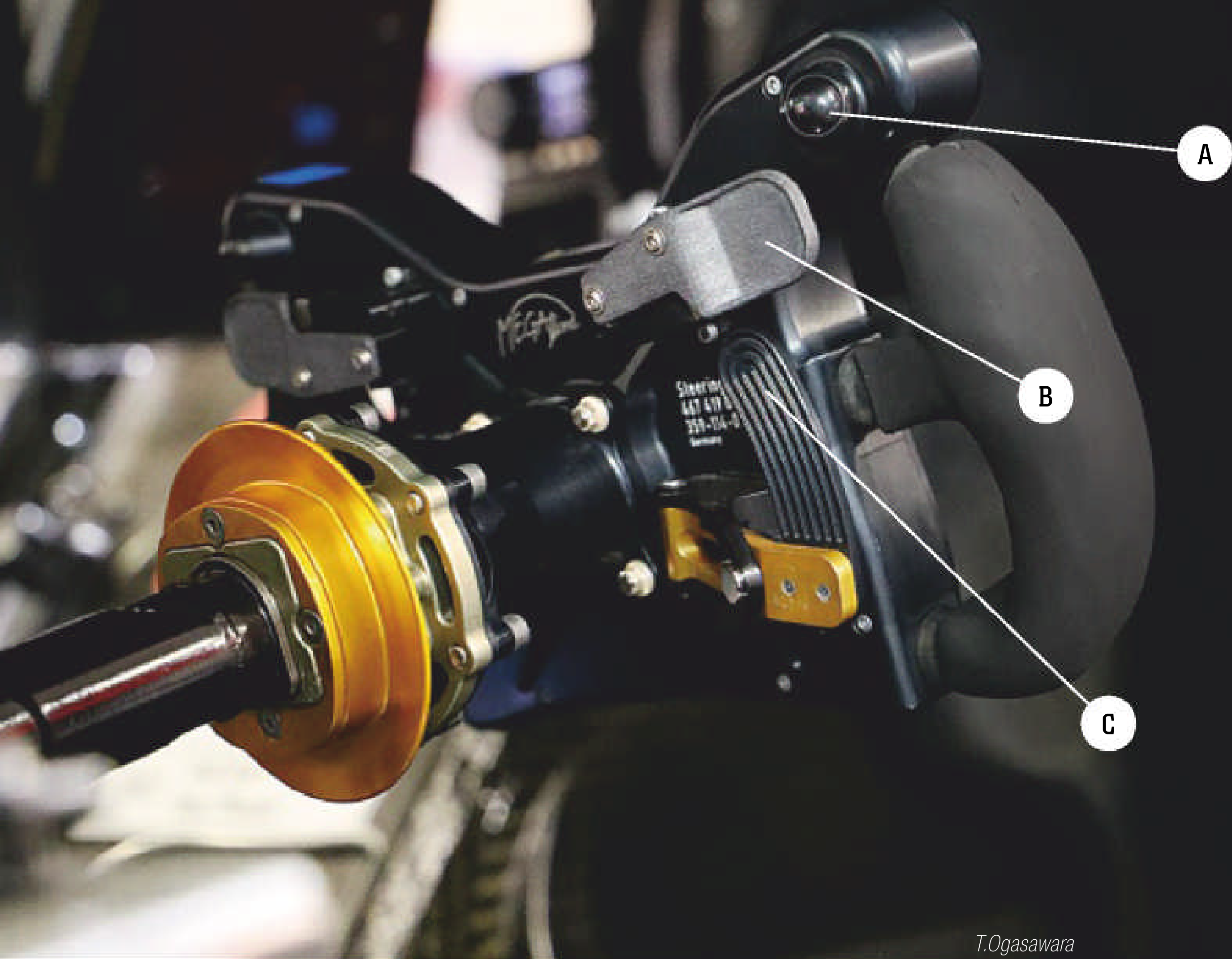
スーパーGTの場合はいろいろなタイヤメーカーがあって、最高のパフォーマンスを求めているからタイヤのグリップが高い。でもDTMはワンメイクのタイヤだし、ハンコックは極限まで突き詰める必要がない。誰に対しても同じタイヤを供給しているわけだからね。そこが大きな違いで、ドライビングに関してもスーパーGTの方が全般的によりアタックできる。タイヤメーカーの競争があるおかげで、オーバードライブできるというか、ときどきリミットを越えても大丈夫なんだ。それだけのグリップもあるし、タイヤからのフィードバックもある。その点、DTMでは、本当にタイヤに気をつけなければならないし、決していきすぎてはいけない。少しでもタイヤを空転

タイヤのダメージが増し、エンジンの信頼性も落ちる

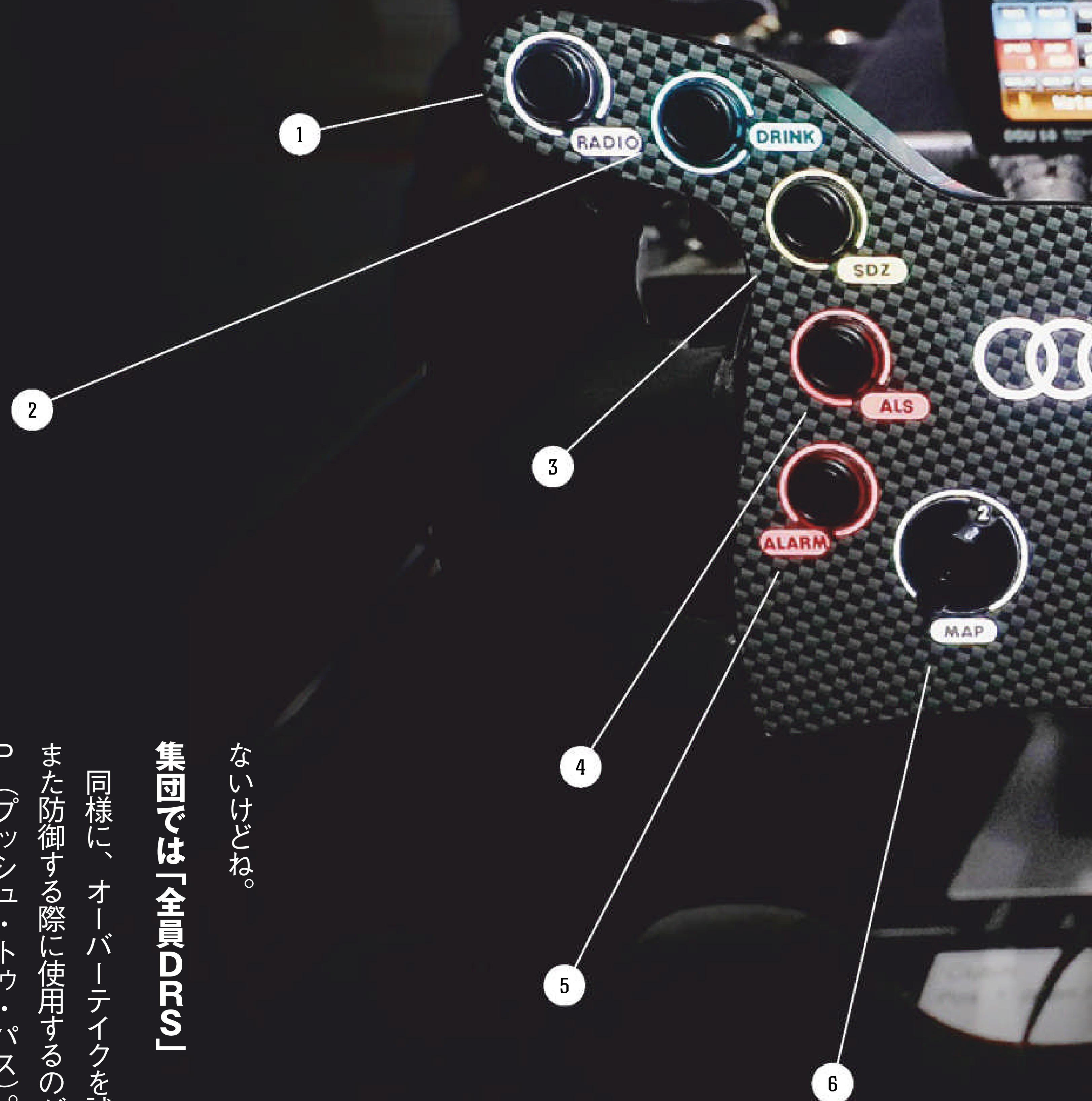
させたり、いきすぎてタイヤを傷めてしまったりしたら、二度とグリップしないからね。スーパーGTの場合、ポールポジションを獲ろうと思ったら、ときには100%を越えて、110%とかで運転しなければならないことがある。でも、DTMの場合は限界を超えないように、95%くらいで走る必要があるんだ。

そんなDTMには、クルマのシステムにもスーパーGTとの違いがある。まずはDRSだ。前のクルマに対して差が3秒以内になったら、これを使用することができる。DRSを使えるのは12周。たいていの場合、1周のあいだに3回使うことができる。ここホッケンハイムの場合は、6コーナー（ヘアピン）に入るところと、立ち上がるところ。その2カ所が長いストレートになるからね。あとは、最終コーナーの立ち上がり、もしくは1コーナーの立ち上がりで使う。ストレートの手前で、前のクルマに近づくためだ。ただ、もし1周の間に2回しか使わなくても、そのラップはカウントされてしまうから、使うなら1周に3回使わなければならない。そうしないと1回分、捨てることになってしまうからね。

DRSを使用できるタイム差かどうかは、ダッシュボードに表示される。グリーンもしくはレッドで表示されるんだよ。レースが残り5周になった時点で、もしDRS（の使用回数）が残っていたら、その場合は前車との距離に関係なく、いつでも好きなときに使っていいことになっている。ただし、レースリーダーだけは使うことができ



Ⓐブレーキクーリングシステム：DTMでは、コクピットからブレーキのクーリングをすることができる。ステアリング裏側上部には、そのためのボタンが左右にあり、左側のボタンはフロントorリヤの切り替え。そして右側のボタンを押すことで水が噴射される。水タンク容量はそれほど大きくないので、頻繁に使うことはできないが、レース中何度か使用可能だ。ⒷDRS：レース中のオーバーテイクを可能にするのがDRS（ドラッグ・リダクション・システム）。ステアリングの裏側には小さなパドルがふたつあり、28号車の場合左上方を手前に引くことで、油圧式のリヤウイングフラップが水平方向に倒れ、ストレートでの最高速を伸ばすことができる。同じ位置にある右側のパドルは通常使用しないが、コンピュータから好みのシステムを選んで、追加することは可能。Ⓒパドルシフト：下側の大きいパドルは、右がシフトアップ、左がシフトダウン。これはスーパーGTと同様だ。



ないけどね。

集団では「全員DRS」

同様に、オーバーテイクを試みる際、また防御する際に使用するのが、P2P（プッシュ・トゥ・パス）。今年はリヤウイングが変わったおかげで、去年ほどDRSの効果が大きくないから、新たに考えられたシステムだ。両方を同時に使うことによって、昨年までのDRSと同じぐらいの効果が得られるようになっている。一度につき5秒間パワーがアップするプッシュ・トゥ・パスは、LMP1のハイブリッドパワーと同じで、ストレート手前の低速コーナー出口で使うのが効果的だね。ただ、それほど頻繁には使わない。エンジンのパワーが上がるから、頻繁に使うとタイヤのダメージが大きくなるんだ。あまり使いすぎると、エンジンの信頼性を落とすことにもなる。もちろん、使うべき場面では使うけど。

また、戦略的にDRSとプッシュ・トゥ・パスを違うラップで使うということもある。プッシュ・トゥ・パスを使用できるのは12回、DRSは12周、つまりトータルで24周いずれかを使用できる。同時に使用すれば、もちろんそれだけパフォーマンスは上がるけど、別々に使えばレース中にもう少し効果的に使える余地がある。だからその時々によってDRSだけを使ったり、プッシュ・トゥ・パスだけを使ったりするんだ。

僕の場合は、主にDRSを使う。ホッケンハイムの場合、ターン4から6の間のストレートでDRSを使うことでコンマ3秒稼げる。一方、プッシュ・トゥ・パスではコンマ1秒だ。だから、DRSを使用することができないタイミングで、前のクルマに充分近づいていて、僕の方がパフォーマンスがありそうだなと思った時にはプッシュ・トゥ・パスを使うかもしれない。だけどたいていはDRSの方が有効だから、そちらを活用するようにしている。その結果、レースの終盤、DRSは使い切ってしまったけどプッシュ・トゥ・パスは全部残っているということもある。レース展開にもよるけど、集団で走っている時は、DRSを使用しなければならないしね。オーバーテイクするためもあるけど、防御のためもあるから、集団の中では全員が使うし、レースの最後まで残っていない時もあるんだ。他のドライバーとピットインのタイミングが違っていて単独走行になった時は、たくさん残っていることもあるけど。そういう場合、終盤に力強い走りをすることができるんだ。

プッシュ・トゥ・パスを頻繁に使うと

BMWに見るピット周りの創意工夫
ドイツ的合理主義が満載

速く、正しく、美しく。

DTMの代名詞ともなっているスピーディなピット作業
確実に作業するために、各陣営は工夫を重ねている
今回のホッケンハイムでは、11月の富士にも来日する
BMW TEAM RBMを中心に、詳しく取材することができた

Text：貝島由美子（Yumiko Kaijima）
Photo：小笠原貴士（Takashi Ogasawara）／BMW



BMW



1

T.Ogasawara



3



2

T.Ogasawara

T.Ogasawara

Marking

アンセーフリリース防止策も

BMWチームRBMは、DTMチームの中でもピットストップに独自の工夫を行なっている。“テープ多用”は特筆すべきポイント。まずピットロード上には、ドライバーがアプローチするためのライン（3）が蛍光テープで作られているが、注目はピットエントリー側のサインガードと地面に２本、ファストレーンに直角に交わる方向に貼られているテープだ（1。写っているのは「２本目」のテープで、この手前数mのところに１本目がある。２本目と同じ位置のサインガード上に、「Joel/Sheldon」というドライバー名が書かれたボード2がある）。もし、自チームがピットに入っているときに、他のクルマがピットロードに入ってきたとする。入ってきたクルマが、２本貼られたテープの間を走っているときは、ロリポップを上げない。もしそこでロリポップを上げたら、入ってきたクルマと接触するという目安になっているからだ。これはピットロードのスピードとピットボックスからの距離によって算定されている。また、ホッケンハイムの場合、ピットガレージのすぐ外側に金属製の蓋が敷かれている。今回のレースの場合、ウエットコンディションが予想されたので、チームRBMはその蓋の上に特殊なグリップテープ（デッキテープ）を貼り付けていた（5）。もちろんこれは右サイド担当のメカニックが滑らないため。昨年、ブダペストのレースで雨の中、アクシデントがあったことを受けて使うようになったそうだ。実際、今回のレース２では、こうしたテープを使用していないアウディのメカニックが滑って転ぶシーンも見受けられた。



5



4

T.Ogasawara



DTMでは、レース中に1回のタイヤ交換が義務付けられている。ピットストップ時にピットレーンに出られる人数は最大9名。両サイドにタイヤの装着補助と外したタイヤを運ぶ役割を果たすメカニックがふたりずつおり、彼らはそれ以外の作業にはあたれない。また、全チーム共通のホイールガンはふたつまでと定められており、扱うメカニックは各ひとり。このメカニックが右側、左側それぞれ前後のタイヤのナットを外し、新たなタイヤのナットを締めるという一連の作業を行なうことになっている。その他にエアジャッキ担当、ロリポップ担当などがいるという具合だ。ちなみにピット作業中にリヤウイングの角度を変えるなどの行為は禁止されている。タイヤ交換の順序に関しては、チームによってさまざまだ。前輪交換が先、後輪交換が先、あるいは片側は前から、反対側は後ろからという変則交換を行なうチームもある。

目標タイムは6秒

このDTMのタイヤ交換作業は、スーパーGTよりも人数が多い分、非常に迅速だ。その秒数が、直接レースの行方にも大きく影響するのは言うまでもない。では、ライバルよりも早く作業を終わらせるために、どのような工夫をしているのか。BMWチームRBMのリヤアクセル担当メカニック（ピット作業の際はエアジャッキ担当）、スチュワート・ゲイツに話を聞いた。

「まず作業を迅速にするために、ランチタイム後には必ず練習をする。左右とも、基本はだいたい4回ぐらい。体調にもよるけどね。また週2回ジムに通っている。身体作りができていないと、早い作業ができないから。また、どのように動いているかなど、ビデオで撮影して後で分析している。



T.Ogasawara


T.Ogasawara

Lollipop

タワー側から ボタンで操作

ロリポップ（1）の上げ下げは、タワーに接続されているスイッチ（4）で行なう。この作業を担当するのは、チームの中でも最も冷静なメカニック。作業自体の終了を確認するだけでなく、ピットロード側も確認しなければならないからだ。その際、ボタン担当の人が気をつけているのが、前ページで説明したサインガード側に２本貼られているテープの存在だ。また、使用しない時にはロリポップも動かないようにロックをかけてブームに収納されている。ロック中、「REMOVE BEFORE FLIGHT (直訳：フライト前に取り除くべし)」のタグ（2）が付けられているのに洒落っ気を感じる。


T.Ogasawara

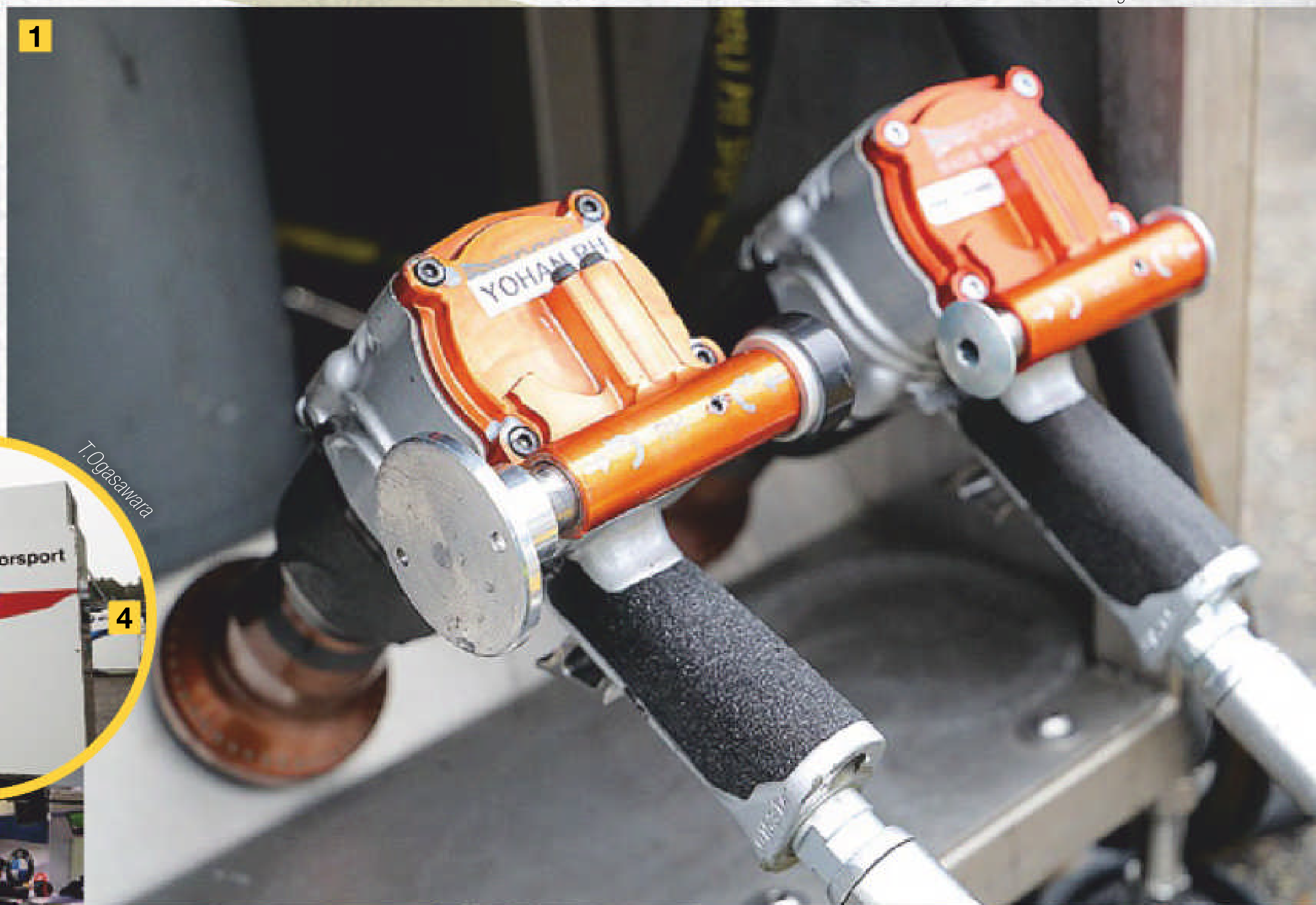

T.Ogasawara

Tyre Changing Equipment

大型スイッチで 確実性アップ

タイヤ交換用のタワーは、ピットロード側に圧縮空気を送るボンベが収納されたキャビネット（5）があり、その下部にふたつインパクトレンチが設置されている（1）。写真の手前側は、右側のタイヤ交換用。奥側は、もしいずれかのインパクトに異常が発生した時に使う緊急用のもので、こちらはクルマの周りを１周できるだけの長いホースとつながれており、４輪すべてに届くようになっている。ブーム自体は、全チーム共通。左側タイヤ交換用のインパクトは、そのブームの上に収納されている（2）。インパクチレンチ自体も全チーム共通だが、チームRBMの場合、改良されていたのは緩める側と締める側の切り替えスイッチで、かなり大きくされている。スーパーGTの場合はひとりでタイヤ交換を行なうため、ナットを緩めたらタイヤを外す時に一度インパクトを地面に置くのが通常の流れ。地面に置いた時に、スイッチが緩める側から締める側に勝手に切り替わるように工夫してあるのがトレンドだ。DTMではこのスイッチを必ず手で操作することになるため、確実性を高めるために大きくしているのだろう。ブーム上には２箇所、カメラが取り付けられている（3）。

T.Ogasawara


T.Ogasawara


T.Ogasawara


T.Ogasawara

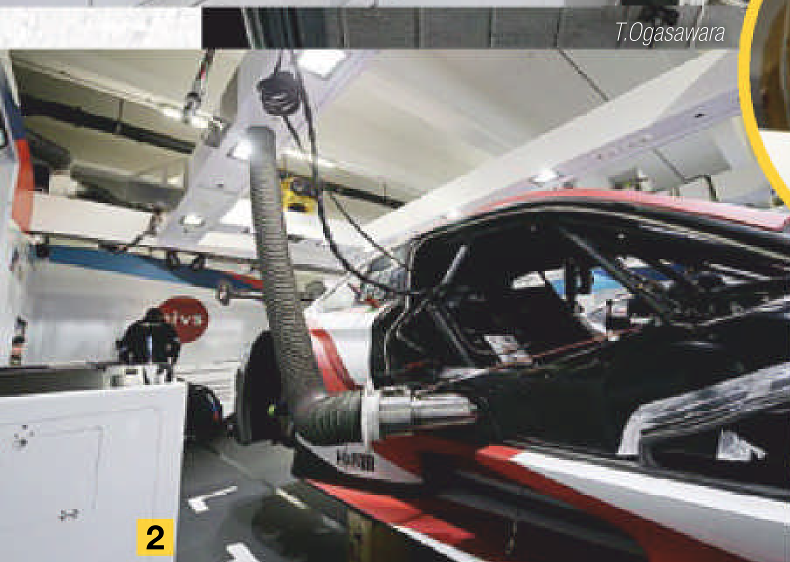

T.Ogasawara

レギュレーションによって人数が減ることになった時には、タイヤ交換の順序や方法などについては、メカニック側、エンジニア側それぞれがアイデアを出した。みんな世界中のいろいろなカテゴリーを経験してきているから、いろいろと違うアイデアを持っているんだ。そこからどの方法がいいか実際に試してみて、自分たちに合う方法を見つけ出したんだ。僕らはフロントタイヤから交換することにしているよ。目標タイムは6秒。ファクトリーでの練習では、ときどき6秒を切ることもあるね。ストレスもプレッシャーもないから。現場では目標に達したかどうか、目標を切ったかどうか、ライトで分かるシステムもあるんだ」

ちなみに、スーパーGTの場合は給油とドライバー交代があるものの、ピット作業に携われる人数は全部で7人、そのうちクルマに触ってもいいのは5人。途中給油を挟むが、ホイールガンを持つメカニックは左右各ひとりで、最初に装着されていたリヤタイヤの脱着、フロントタイヤの脱着をすべてひとりで行なう決まりだ。タイヤ脱着のサポートがいない分、スーパーGTの方が交換には時間がかかるということになる。富士の交流戦では来日人数が限られることから、DTM側もスーパーGTスタイルでのタイヤ交換を行なうことになるのではないかと見られているが、いったいどのような作業になるのだろうか？ 非常に興味深いところだ。


T.Ogasawara

1



2


T.Ogasawara

3



T.Ogasawara

Pit Garage



4

オシャレすぎる「廃品利用」も

こちらはフィリップ・エング車とティモ・グロック車のピット。ガレージ内はやはり綺麗に整頓されていて、床は黒いカーペット敷きだ。このピットの隣には観客向けのビューエリアがあり、クルマのすぐ横の窓から観客の顔が覗く（❶）。オーバーヘッド・コンパートメントにはLEDライトを多用。もちろん電源やエアのジャックもあり、使いやすそうだ。エンジンを暖機するときの排気ホースもオーバーヘッドの中を通ってピット外に出されるように見た目重視で工夫されている（❷）。また、ピットの中では、メカニックの作業中、楽しげな音楽が流れていたが、そのスピーカーに使われているのは昨年まで使用されていたV8エンジンのエアボックス！（❸） 廃品も無駄にしない質実剛健さがあるということか。ガレージ後方には、各カテゴリーでお馴染みのエンジニアスペース（❹）。またメカニックの備品置き場やロッカーもあった。メカニック用ヘルメットが、なかなかクラシカルなデザインで、こんなところにもセンスが感じられる（❺）。


5

T.Ogasawara

2019
FIA GRAN TURISMO CHAMPIONSHIPS
World Tour 5 TOKYO Preview

東京から**世界一**を狙え

2年目を迎えた『FIAグランツーリスモ選手権』
今年も世界各国のプレイヤーたちが
切磋琢磨し、激しい戦いを繰り広げているが
この秋、東京ではそのトップ選手が一堂に会する

Text：大串 信（Makoto Ogushi）　Photo：SIE

エリート中の
エリートが
しのぎを削る

『グランツーリスモ
SPORT』の
FIA公認選手権

F1をはじめ世界のモータースポーツを統括する国際自動車連盟（FIA）は、昨年から『グランツーリスモSPORT』を使用したオンラインレースをFIA公認競技と定め、『FIAグランツーリスモ（FIA GT）選手権』を立ち上げた。現在FIA GTは、世界を北米地区、中南米地区、欧州／中東／アフリカ地区、アジア地区、オセアニア地区という5地区に分け、それぞれでオンラインレースを開催している。

世界中のグランツーリスモユーザーが参加するこのバーチャルなシリーズでも、スタードライバーが存在する。その筆頭がブラジル代表のイゴール・フラガだ。フラガはFIA GTの初代ワールドチャンピオン。リアルでもモータースポーツ活動をしており、今季はフォーミュラ・リージョナル・ヨーロピアン・チャンピオンシップに参戦し、第7戦終了時点で2勝をマークするなどしてランキング4位につけている。グランツーリスモユーザーにとってのフラガは、いまや〝バーチャル界のアイルトン・セナ〟として全世界から憧れられる選手である。

また、そのフラガに追いつき、追い越そうとする有力選手たちも現れ、フラガとともに人気を集め出した。FIA GTのヒーローとして人気を集め出した。FIA GTは単なる〝ゲーム大会〟ではない。モータースポーツの未来の形を模索するFIAが公認し、推進する〝未来のレース〟である。

FIA GTは個人戦の『ネイションズカップ』と団体戦の『マニュファ







クチャラーシリーズ』の2部門からなる。各地区の年間上位プレイヤーが世界王者決定戦である『ワールドファイナル』へ進出。それまでオンラインで対戦をしていた選抜選手たちが一堂に会し、世界一を競うことになる。

一方、シーズン中には各地区シリーズとは別に、その時点での選手権上位ランカーが招待される特別戦として、世界5都市を転戦する『ワールドツアー』が開催される。今年のワールドツアーは3月にパリで開幕。6月にニュルブルクリンクで第2戦、8月にニューヨークで第3戦、9月にザルツブルグ（レッドブル・ハンガー7）で第4戦が実施され、最終戦である第5戦は東京で行なわれる。

ここまでのワールドツアーを振り返ると、やはりフラガの速さが目立つ。タイヤ交換時のミスによりパリではチリ代表の伏兵、ニコラス・ルビラーに優勝を譲ったが、ニュルブルクリンク、ニューヨークでは強さを見せて連勝を飾っている。

もっとも、ニューヨークでは追いすがるドイツ代表のミカエル・ヒザルを振り切るため、ストレートで故意にスロットルを緩め、相手を不利な状況へ追い込む、いわゆる“リフティング”を使い、物議を醸すこととなった。

主要ライバルたちの実力は、王者フラガに“グレーな技”を使わせるほどまでに向上している。ザルツブルグでは、これまでフラガに迫りながら2位に終わることが多かったヒザルが、ついにワールドツアー初優勝を遂げた。

また、これまでミスが目立ったオーストラリア代表コディ・ニコラ・ラトコフスキーはニューヨークで見せたラフプレーが非難されたこともあり、ザルツブルグでは走りのスタイルを変えながらも上位に食い込んできた。

ただし、ヒザル、ラトコフスキーともネイションズカップに出走するが、ワールドファイナル出場権をすでに確保しているフラガは、リアルでのレースを優先したこともあり、東京戦ではマニュファクチャラーシリーズのみの出走で、直接対決は行なわれない。

また、日本勢も東京大会に向けて準備を整えている。フラガに「最も意識する選手」と名指しされた日本のレジエンド山中智瑛、ニューヨーク、ザルツブルグとネイションズカップの優勝争いに食い込んできた新星、宮園拓真、地区シリーズでは常勝の國分諒汰、日本期待の新鋭、菅原達也らは、母国の

2019 FIAグランツーリスモ選手権の構成要素

個人戦であるネイションズカップは、1～2カ月の長さのステージ（各10ラウンド／年間4ステージ）単位で区切られており、その成績に応じて選手権ポイントが与えられる。各ステージ毎に世界5地区の上位ランカー合計24名がワールドツアーに招待される。そして、ワールドツアーでの成績と、年間選手権ポイントでの成績を合算した総合ランキングで、各地区上位に入った選手合計36名を世界一決定戦のワールドファイナルの出場選手として選抜。世界一が争われることになっている。

一方のマニュファクチャラーシリーズは団体戦。プレイヤーがゲーム内で自動車メーカーと契約したうえで、レースを戦い、選手権ポイントを加算していく。地区シリーズの上位12メーカーがワールドファイナル参戦権獲得となる。ワールドファイナルに参戦するドライバーは、各マニュファクチャラーが最も多く得点した3地区を選択し、その上位3名が選抜される仕組みとなっている。









東京で注目すべき7人の若獅子

Tomoaki Yamanaka
日本 山中智瑛

yamado_racing38

王者フラガの最大の好敵手

普段は会社員としてマーケティングの仕事をしています。グランツーリスモは、世界中誰もが同じ条件で戦える点がおもしろい。やはり、世界でトップに立ちたいです。意識するのはフラガ選手と宮園選手。でも、大前提として自分。去年のファイナルで自滅し、勝てなかったのは自分のせいでしたから。



Takuma Miyazono
日本 宮園拓真

Kerokkuma_ej20

自信は充分、後は優勝するだけ

自分の実力は分かっているので、ザルツブルグでの2位表彰台に驚きはありませんが、優勝できなかったことが悔しいです。東京では当然、優勝を狙って戦います。自分にはまだ接近戦での駆け引きに改善すべき点があります。意識するのはヒザル選手、ラトコフスキー選手、そして本番にめっぽう強い山中選手です。



Igor Fraga イゴール・フラガ
ブラジル

IOF_RACING17

現実と仮想の境を超えるセナの再来

去年FIA GTのワールドチャンピオンになってから、世界各地でサインを求められるようになりました。うれしいですが、まだ慣れません。もちろん、今年もチャンピオンになるつもりです。難しい夢だとは分かっていますが、リアルでも、F1でワールドチャンピオンになりたいと思って活動しています。日本でレーシングカートをやっていたころに、牧野任祐選手より速かったこともあるんです。東京には世界500万人のグランツーリスモユーザーから選ばれた数十人の選手が集まるので、誰が勝ってもおかしくないですね。



Jonathan Wong
香港 ジョナサン・ウォン

CAR_Saika

今年に賭けるアジアの星

今年は仕事をやめて、バーチャルでのレース活動に集中しています。子どものころからクルマに興味があったのですが、7歳でレンタルカートに乗ってからはレースが大好きになりました。リアルの世界でモータースポーツ活動をするためのチャンスを、今年絶対につかみたいと思って戦っています。



Coque López
スペイン コッキー・ロペス

Williams_Coque14

2輪出身の伸び盛り

父の影響で5歳からリアルのバイクレースをやっています。速い走りを学び取るまで時間がかかるタイプなので、グランツーリスモでもようやく速く走れるようになってきました。でも、その分ミスは少ないほうだと思います。フラガ選手は目標。ライバルのヒザル選手との差は縮まってきたと思っています。



Mikail Hizal
ドイツ ミカエル・ヒザル

TRL_LIGHTNING

クールな超速頭脳

いまは機械工学の学生なので、練習時間を取れないのですが、他の選手のデータを見て、タイヤの使い方や燃費走行を学び、短時間で自分の走りを改善できるようになりました。将来は日本で就職したいと考えているので、日本語を勉強中です。ラトコフスキー選手、フラガ選手は意識しますが、皆がライバルです。



Cody Nikola Latkovski
オーストラリア コディ・ニコラ・ラトコフスキー

Nik_Makozi

速くて優しい暴れん坊

たしかに僕はミスが多い。亡くなった母のためとか、会場に来られなかった妹のためとか、ずっと支えてくれた父のためとか、毎戦目的を持って臨むのですが、その思いが強すぎるのかも。もう少し大人になればもっと強くなれるはず。意識するのはヒザル選手とフラガ選手ですが、他の皆も速いですね。



ネイションズカップで大きな戦果を挙げるため、お互いに情報を共有しながら合同練習を重ね、世界の強豪たちを迎え撃つ構えだ。

今回東京モーターショーの会場を舞台に開催されるFIA GTワールドツアー東京戦は単なるゲーム大会ではない。e・レーシングの最先端を走る世界トップランカーたちが集結し、世界最高峰の〝ドライビング〟を競う未来のFIA公認レースが繰り広げられる場なのだ。

ワールドツアー第5戦東京 暫定タイムスケジュール

10月25日(金)	16:00〜16:20	ネイションズカップ 予選
	16:30〜16:50	マニュファクチャラーシリーズ 予選
	17:30〜19:00	GR Supra GT Cup 予選
10月26日(土)	12:00〜13:30	GR Supra GT Cup 決勝
	14:30〜17:00	マニュファクチャラーシリーズ FP
	18:00〜20:00	マニュファクチャラーシリーズ 決勝
10月27日(日)	11:30〜12:30	都道府県対抗 U-18 全日本選手権
	13:30〜14:30	真剣勝負! 自動車メーカー対抗戦
	16:00〜18:00	ネイションズカップ 決勝

2019 ワールドツアー ネイションズカップ リザルト

Rd.1 パリ(Top5)

Pos.	Driver
1	N.Rubilar
2	M.Hizal
3	J.Wong
4	P.Blazsán
5	G.Mangano

Rd.2 ニュルブルクリンク(Top5)

Pos.	Driver
1	I.Fraga
2	C.N.Latkovski
3	R.Derrouiche
4	G.Mangano
5	菅原達也

Rd.3 ニューヨーク(Top5)

Pos.	Driver
1	I.Fraga
2	M.Hizal
3	C.López
4	宮園拓真
5	國分諒汰

Rd.4 レッドブル ハンガー7(Top5)

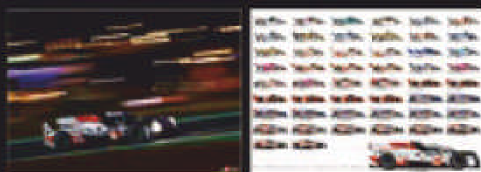
Pos.	Driver
1	M.Hizal
2	宮園拓真
3	C.N.Latkovski
4	A.Suswillo
5	C.López

Sensational!

TOYOTA TS050 HYBRIDのすべて

［究極のル・マン ランナーを完全解剖］

auto sport 特別編集
SAN-EI MOOK



特別付録
両面ポスター（420×594mm）



驚異の熱効率を誇る
ハイブリッド・パワートレーン初公開！

麗しのトップ・シークレット



［スペシャル対談］
中嶋 悟 × 中嶋一貴

門外不出のエンジンが、丸裸。

1400円+税
好評発売中！
A4ワイド版
全132P

TOYOTA TS050 HYBRIDのすべて

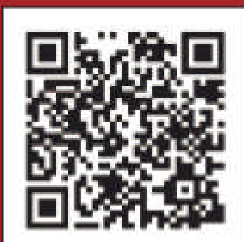
サンエイムック auto sport 特別編集

>> 【特集】TS050 HYBRIDを解剖する
（エンジン／ハイブリッド／ベンチ／シャシー／モノコック・カウル・ブレーキ／サスペンション／ステアリング）

>> ［中嶋 悟×中嶋一貴］息子がつかんだ父の「夢」 >> 世界タイトル獲得までの“5年間” >> 2019-2020参戦“最終仕様”解説

>> TS050 HYBRID全戦績 >> TS010&020「先達の肖像」 >> 特別付録 両面ポスター（420×594mm） etc.

お求めはこちらから



送料無料！

お求め方法 —— お買い求めは、お近くの書店、または下記まで

■パソコンから
http://www.sun-a.com

■お電話で
03-5357-8802
受注センター（平日10:00～17:30）

支払い方法・送料について
ご注文金額が1000円以上の場合は、送料無料

■クレジットカード払いの場合
手数料：無料／送料：一回200円

■代金引換払いの場合
手数料：300円／送料：一回200円

SAN-EI CORPORATION

株式会社 三栄
〒160-8461
東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア 7F
TEL：03-6897-4611（平日10：00～17：30）

苦戦の21歳が感じた日欧の壁と岡山でようやく掴んだ上昇気流

“メガ・チャンピオンシップ”は欲張りすぎないのがキモ

欧州のフォーミュラ・エキスパート、motoparkと組んだほか
Red BullとGOLDEX株式会社という新たなパートナーも得たことで
第3戦SUGOではアウアーが初表彰台を獲得したB-Max Racing
さらにポイントを獲得できていなかったニューウェイも
第6戦岡山ではすべてが噛み合い、3位表彰台に上った
今回は苦境から脱したルーキーがここまでの戦いを振り返る

Text : 大串 信（Makoto Ogushi）
Photo : 田村 弥（Wataru Tamura）

今年の全日本スーパーフォーミュラ選手権（SF）もいよいよ大詰め。岡山で開催された第6戦では、B・Maxレーシング・ウィズ・モトパークのハリソン・ニューウェイが3位表彰台を獲得。昨年まで表彰台はおろか、ポイントを獲得したこともなかったチームにとって、第3戦SUGOでのルーカス・アウアー3位表彰台以来の大戦果である。

ニューウェイはイギリス出身の21歳。F1でマシンデザイナーとして活躍するエイドリアン・ニューウェイを父に持つ若手だ。そんな彼が今シーズン、なぜSFを戦うことになったのか——

本誌は岡山の現場でニューウェイに話を聞く機会に恵まれた。

「SFは〝メガ・チャンピオンシップ〟だからです。もちろん、他に選択肢はありましたが、最近はスポーツカーレースをやっていたのでフォーミュラ界へ戻るいい機会だと思ったのです。SFはテレビでも観ていましたし、交友のあるニック・キャシディ選手からいろいろ聞いていました。FIA F2には、F1を目指す発展途上のドライバーが参加しています。一方のSFはF1に次ぐ速いカテゴリーです。日本のトップドライバーが最終的にたどりつき、長年戦うプロフェッショナルなシリーズなので、レベルがとても高いと感じました」

この指摘は非常に興味深い。これまで日本のトップフォーミュラは、えてして「F1に行けない人間の吹き溜まり」的な自虐評価がなされてきた。だが、外から眺める欧州の若手には未熟なF1志望者ではなく、「完成されたハイレベルな選手によるプロフェッ

GOLDEX


2019年SF B-Max Racingの直近2戦リザルト

ドライバー	第5戦 もてぎ	第6戦 岡山
#50　L.アウアー	予選:4番手／決勝:7位	予選:15番手／決勝:5位
#51　H.ニューウェイ	予選:11番手／決勝:19位	予選:12番手／決勝:3位



開幕前のテストから息子の走りに立ち会ってきた父エイドリアンは、チームのミーティングに参加するなど、たびたびアドバイスを送ってきた。それが今季、チームが躍進を遂げた要因のひとつになっていることは間違いない。



#51
Rd.6 Okayama
3rd Place
ハリソン・ニューウェイ



GOLDEX RTのテーマ曲が完成！
2003年にFUZZY CONTROLを結成し、ROCKの形を描き出したJUONオリジナル楽曲「GOLDEX-RTのInstrumental」がQRコードから動画とともに視聴可能！



ショナルなシリーズ」に見えているということだ。近年ヨーロッパから有望な若手が参戦してくる理由のひとつが、ここにあるのだろう。

もうひとつ、SF参戦に向けて、父エイドリアンからどのような助言を受けているのかも気になるところだ。

「父からはこれまでも常にアドバイスを受けてきました。ただ、父も日本でのレース経験がないうえに、SF19は非常にダウンフォースが大きいクルマなので、彼にとってもまだよく分からない状況のようです。いまは、SFで何をやるべきかということよりも、現役F1ドライバーたちがクルマの状態をどうエンジニアにフィードバックしているか、そして僕と彼らのフィードバックでは何がどう違うのか、ということを教えてくれています」

SFを実際に戦ってニューウェイ自身はどう感じているのだろうか。

「ピエール・ガスリーやストフェル・バンドーンはF2でピレリタイヤを使った経験があったため、性格の違うヨコハマタイヤへの順応に苦労したようですね。しかし、僕はピレリタイヤで走った経験が少ないので、むしろ純粋に新しいクルマ、新しいコースに慣れることのほうが難しく感じています」

新しい環境への適応に苦しむのはごく自然なことだが、SFの具体的な難しさについては次のように話す。

「ヨーロッパのタイヤと路面は〝コンビネーショングリップ〟があって、ハンドルを切って横Gがかかった状態でも、比較的アクセル開けやすい。感触がリニアに変わるのです。一方、日本だとグリップがよりあるため、ブレーキで止まるし、旋回Gも高い。しかし、Gが高いからこそ、ピークの時のステアリングやアクセルの操作に気をつけないと、一瞬でグリップを失う。少し欲張ってしまうと、一瞬でスナップアウトしてしまうのです」

ニューウェイは第5戦もてぎまで苦戦していた理由もそこにあると示唆しながらも、インタビュー直後のレースで見事、自身初の表彰台に上がる大活躍を見せた。この大戦果が来季の彼の去就にどんな影響を与えるのだろうか。これまでのシーズンを振り返りながら、ニューウェイは次のように語る。

「日本で意識している選手はとくにいませんが、とにかくレベルの高いドライバーばかりなので驚いています。ヨーロッパの仲間にはSFのことを『レベルは超高いし、クルマはメチャクチャ速くて難しい。でも、走りが決まったときは最高に気持ち良く、楽しいレースだ』と言っていますよ。来年以降の予定は、SFも含めてまだ何も決まっていません。僕自身だけで決められるものではなく、残りのレースでどんな成績を収められるかによっても、チームの判断は行なわれますからね」

今後に向けて重要な一戦で、父親が見守る前で表彰台に登壇したニューウェイ。苦しみながらもここで初めていい流れをつかんだ21歳は、鈴鹿での最終戦、そしてその先でどのような戦いを見せるのだろうか。



第3戦SUGOでチームに初表彰台をもたらしたルーカス・アウアー。第4戦富士ではノーポイントに終わったが、第5戦もてぎで手堅く入賞すると、第6戦岡山でも5位に食い込む力走を見せた。アウアーは開幕戦鈴鹿でも7位で2ポイントを獲得しており、同じ舞台で行なわれる最終戦ではさらなる好結果が期待される。また、結果こそともなわなかったものの、ニューウェイも開幕戦で速さを見せており、2戦連続のダブル入賞も狙えそうだ。



日本ラウンドでニッポン勢が躍進！

TOYOTA TS050 HYBRID

最後の母国凱旋

WEC 6 HOURS of FUJI

2019-2020 FIA 世界耐久選手権
第2戦 富士6時間耐久レース

2019-2020年のWECが日本に上陸
10月5～6日に第２戦「富士６時間耐久レース」が開催された
LMP1クラスではトヨタ勢がTS050 HYBRIDで最後の母国凱旋を果たし、1-2フィニッシュを達成したほか
各クラスで日本人ドライバーが活躍
ニッポン勢の躍進が目立つ日本ラウンドとなった

Text：廣本 泉（Izumi Hiromoto）
Photo：TOYOTA


TOYOTA HYBRID
TOYOTA GAZOO Racing
AISIN
Mobil 1
DENSO

LMP1クラスでバトルを演出?

サクセス・ハンデの功罪

激しいバトルを演出すべくLMP1に導入されたサクセス・ハンディキャップ
文字どおり、獲得ポイントに応じて多面的なハンディを課すシステムだが
そのハンディは厳しく、トヨタ同士の一騎打ちの機会を奪うことに……
2019年の日本ラウンドもリザルトだけをみれば
トヨタの1-2フィニッシュに終わったが、その内容は例年と異なり
8号車と7号車はそれぞれが“見えない敵”と戦うことになった

Text：廣本 泉（Izumi Hiromoto）
Photo：上尾雅英（Masahide Kamio）／TOYOTA

詳細はＰ72〜Ｐ73で後述するが、２０１９年の富士６時間耐久レースはセバスチャン・ブエミ／中嶋一貴／ブレンドン・ハートレーの８号車がシーズン初優勝を獲得。マイク・コンウェイ／小林可夢偉／ホセ・マリア・ロペスの７号車が２位につけるなど、２台のトヨタＴＳ０５０ハイブリッドが１・２フィニッシュを達成した。

トヨタＧＡＺＯＯレーシングの１・２フィニッシュは、ここ数年のＷＥＣでおなじみのリザルトだが、その展開は極めて単調で終始８号車がレースを支配。７号車は引き離される一方で、ＷＥＣの風物詩とも言えるＴＳ０５０ハイブリッドの一騎打ちは陰を潜めた。この名勝負を奪ったのが、２０１９・２０２０年より導入されたサクセス・ハンディキャップ制だった。

ハイブリッド・システムを搭載するトヨタ勢とノン・ハイブッドの他のエントラントの性能格差を埋めるべく、ＷＥＣでは２０１８・２０１９年より、ＬＭＰ１クラスにＥoＴ（イクィバランス・オブ・テクノロジー＝技術的均衡）を導入したものの、トヨタ勢が８戦中７勝で圧倒的な強さを披露した。

そこで、ＬＭＰ１クラスのトップ争いをより拮抗した状態にすべく、昨年までのＥoＴに加えて新たにサクセス・ハンディキャップ制を導入。サクセス・ハンディキャップは文字どおり、リザルトに応じてハンディを課すシステムで、ＷＴＣＲやスーパーＧＴでも採用されているが、ＷＥＣでは獲得ポイントに応じて最低重量が引き上げられるほか、燃料流量や１周および１ス

今年からサクセス・ハンディキャップ制を導入。最低重量や燃料流量、ガソリン量など多面的にハンディを課すもので、「今後は予選でレベリオンレーシングに勝てないことが増えてくるでしょう」と８号車の一貴が語る。



M.Kamio



サクセス・ハンディによりラップタイムが遅くなったが、トヨタ勢のチーム力の高さは健在だ。「決勝ではドライバーとチームのピット戦略で勝てるとは思います」と８号車の一貴は自信を覗かせた。

ティントあたりに使用できるガソリン量、ハイブリッド・システムが放出できるエネルギー量、給油速度など多面的に制限を課すシステムを採用する。

オーガナイザーが想定したタイムでは1㎞あたり0・012秒を遅くする設定で、開幕戦のシルバーストンを制した7号車が第2戦富士のラップタイムにして1・4秒、シルバーストンで2位につけた8号車が1秒遅くなるように設定されていた。

このサクセス・ハンディキャップについて、トヨタGAZOOレーシングの松浦幸三氏は「TS050ハイブリッドはエアロやパワートレインのアップデートを行なっていますが、やはりハイブリッドの放出エネルギーと燃料の最大の流量が制限されたことがタイムに直結して遅くなっています。8号車と7号車のギャップは0・4秒の想定ですが、実際にはそれ以上の差が出ています」と語る。

事実、予選では8号車がトップタイムをマークしたが、そのタイムは昨年よりも約1・5秒も遅いもので、予選2位の7号車は0・7秒も引き離されることとなった。

このハンディキャップについて予選を制した8号車の一貴は「いろんなところが減らされているのでクルマは遅くなっています。ハンディとしてはスーパーGTよりも厳しい。ただし、7号車に対して優位性はあるので勝てるレースでしっかり勝ちたい」とコメント。一方、予選2番手に終わった7号車の可夢偉は「ストレートが遅いのでどうしようもない。今までは8号車とバトルができたけど今回は勝負する相手が見えない」と苛立ちを隠さない。

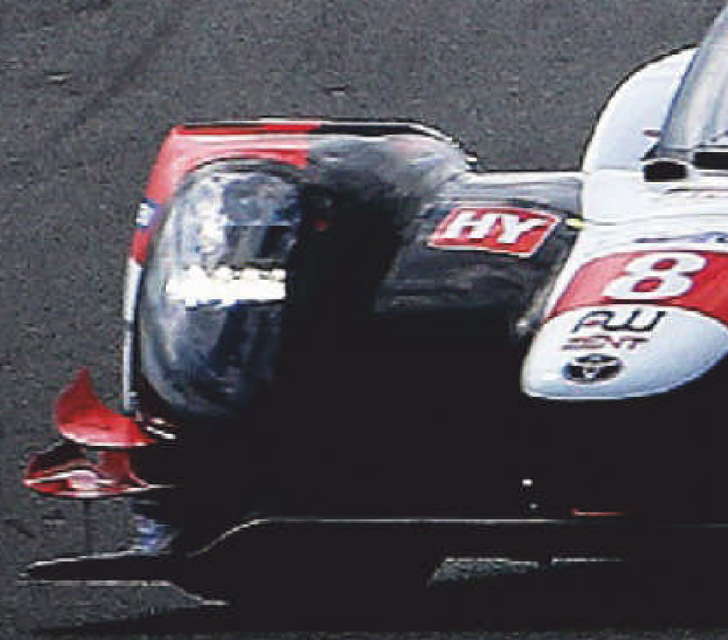
こうしてサクセス・ハンディキャップという〝見えない敵〟と戦うことになった2台のトヨタTS050ハイブリッドだったが、決勝ではポールポジションの8号車がスタート直後から独走態勢を形成した。

対する7号車は予選で3番手につけていたレベリオンレーシングの1号車の先行を許すなどオープニングラップで3番手に後退。7号車は何度も最終コーナーで1号車を交わすものの、トップスピードの差は歴然で、ストレートで1号車に抜き返されていた。

「つらかったですね。単独では勝負にならなかったので、バックマーカーを使ってかわしました」と可夢偉が語るように12周目に7号車が2番手に浮上するものの、首位の8号車との差は拡大する一方だった。

「次戦は7号車と同一条件で戦えますが、より厳しいハンディになるので対策が必要です」と母国ラウンドを制した8号車の一貴が語れば、「やるだけのことはやれたけど、ハンディキャップが厳しい。今後も基本的にはこの状態が続くことになるでしょう」と2位に敗れた7号車の可夢偉もこのハンディキャップについて感想を語る。

確かにこのハンディキャップの導入でトヨタ勢とプライベーターの差は縮まったが、その一方で、トヨタ同士の激しいバトルが消えたことも事実。今シーズンはレベリオンレーシングの1号車も含めて各イベントでウイナーが変わることになるだろう。



TOYOTA

一時はLMP2クラス首位
総合4位を快走!

世界に見せた山下健太の潜在能力

2019-2020年のWECで注目を集めている逸材が
スーパーGTやスーパーフォーミュラで活躍する山下健太だ
トヨタGAZOOレーシングWECチャレンジドライバーとして
「ハイクラスレーシング」のオレカ07-ギブソンでLMP2クラスに参戦
参戦2戦目となる母国ラウンドの富士では
LMP2クラスでトップ争いを展開するなど国際規格の実力を証明した

Text : 廣本 泉（Izumi Hiromoto）
Photo : 上尾雅英（Masahide Kamio）／小林勝彦（Katsuhiko Kobayashi）

ＬＭＰ１へのステップアップを目指す若手のほか、ＬＭＧＴＥＡｍを卒業したジェントルマンらがプロトタイプカーで争うＬＭＰ２クラスに、スーパーＧＴやスーパーフォーミュラで活躍する24歳の山下健太が登場。参戦のきっかけはトヨタＧＡＺＯＯレーシングＷＥＣチャレンジドライバーに抜擢されたことで、２０１９・２０２０年よりスポーツカーレースの最高峰シリーズにデビューした。

山下の所属チームはデンマークのハイクラスレーシングで、マシンはオレカ07ジェッタをドライブ。チームメイトは67歳のジェントルマンドライバー、マーク・パターソンとチームオーナーの息子であるアンダース・フィヨルドバッハという顔ぶれだ。

「すごくアットホームな雰囲気で、英語が苦手な僕にも親切に対応してくれています」と山下はチームの印象を語るものの、チームにとってもＷＥＣへの挑戦が初めてとなるほか、ドライバーカテゴリーでも山下が最上位のゴールドとなることから山下への期待は高い。事実、開幕戦のシルバーストンでも山下が予選でアタックを担当したほか、決勝でもレース後半の3スティントを連続で走行するなど、山下が総周回数の約半分に渡って同チームのオレカ07のステアリングを握っていた。

残念ながらチームの経験不足は否めず、デビュー戦となったシルバーストンは予選でクラス7番手にとどまったほか、決勝も「バトルをすることなく、ひとりで約2時間を淡々と走っていた」と語るように目立った活躍を果た



山下の所属チームはデンマークのハイクラスレーシングで、ジェントルマンドライバーのパターソンとチームオーナーの息子、フィヨルドバッハとともにLMP2クラスにチャレンジしている。

K.Kobayashi

M.Kamio





チームで最高ランキングのゴールドドライバーとなる山下が予選のアタックおよび決勝のロングスティントを担当。山下によれば、オレカ07ギブソンの動きは「スーパーフォーミュラとスーパーGTの500クラスの中間のレベルにあると思います」とのこと。ちなみに同チームの使用タイヤはグッドイヤーだ。参戦2戦目となる母国ラウンド、富士6時間耐久レースではスタートドライバーを担当し、クラス2番手に浮上したほか、2度目の走行ではクラストップに浮上するなど猛威を発揮。世界にその才能をアピールした。



M.Kamio

M.Kamio

せぬまま、7位でレースを終えたが、シーズン第2戦の富士6時間耐久レースは山下のホームイベントであり、持ち前のパフォーマンスを見せていた。

「チームが信頼してくれて、開幕戦の段階から予選のアタックや決勝のロングスティントを担当しています。LMP2はドライバーの戦いと言われているし、富士はホームイベントなので結果を残したいと思います」と語るように山下が順調な走りを披露した結果、ハイクラスレーシングの33号車は金曜日のフリープラクティス1でクラス1番手、フリープラクティス2でクラス2番手を獲得。土曜日のフリープラクティス3はクラス8番手にとどまったが、順調な立ち上がりを披露していただけに予選でも上位進出が期待されていたのだが、アタックを担当した山下によれば「前が見えないほど、クルマが跳ねて思うように走れなかった」とのことで、クラス4番手にとどまった。

このように予選で出遅れたハイクラスレーシングの33号車だが、山下は日曜日の決勝で素晴らしい走りを披露。

「初めてスタートを担当したんですけど車間距離の詰め方とか、加減速の仕方はスーパーGTと違いました。それでもうまく走れたと思います」と語るように好スタートを決めた山下はオープニングラップでクラス3番手に浮上すると5周目にはクラス2番手に上がった。そのまま2スティントを走った山下は57周目までクラス2番手をキープし、チームメイトのフィヨルドバッハにマシンを託した。

フィヨルドバッハもコンスタントな走りを披露したことから、80周目を過ぎるとハイクラスレーシングの33号車はクラストップへ浮上。しかし、104周目にコースアウトを喫したことで33号車は3番手に後退してしまう。スタートから3時間を超えたタイミングで山下は再び33号車のステアリングを握ることとなった。

「2度目の走行の際に雨が急に降り出してきたのでピットに状況を伝えたんですけどね。すぐに止むからスリックで行けと言われて、そのまま走行を続けたんですけど、落ち着いて走れました」と語るように山下は突然の雨にも冷静に対応。さらに雨が上がって路面が乾き始めると山下は猛追を披露し、132周目にクラス2番手へ浮上すると134周目には一気にクラストップへ浮上、総合でも4番手に浮上した。

142周目に給油を行なうクラス2番手に後退した山下だったが、再び猛チャージを披露し、164周目にトップを奪還。こうして計4スティントに渡って世界に自身の潜在能力を示した山下は167周目にピットインを行ない、自らの役目を終えた。

残念ながら最終スティントを担当したパターソンがポジションを守りきれずにハイクラスレーシングの33号車はクラス4位、総合7位に終わったが、「今回はちゃんとトップ争いができたので、レースをした実感があります。オーバーテイクシーンを見せることができたので良かった」と笑顔を見せる山下。さらに「世界で戦える手応えがつかめました」と自信を見せているだけに今後の活躍に注目したい。

8号車が初優勝を獲得したほか
7号車も2位に入賞

トヨタ勢が盤石の1-2フィニッシュを達成!

富士を舞台に開催されたWEC日本ラウンドでは
開幕戦のシルバーストンと同様にトヨタGAZOOレーシングが猛威を発揮
TS050ハイブリッドを武器に1-2フィニッシュで開幕2連勝を達成した

Text: 廣本 泉（Izumi Hiromoto）
Photo：上尾雅英（Masahide Kamio）／小林勝彦（Katsuhiko Kobayashi）／TOYOTA

WEC第2戦の富士6時間耐久レースで主導権を握ったのが、トヨタGAZOOレーシングの8号車、セバスチャン・ブエミ／中嶋一貴／ブレンドン・ハートレーのトヨタTS050ハイブリッドだった。開幕戦のシルバーストンで2位入賞した8号車はサクセス・ハンディキャップにより、1周あたり約1秒もパフォーマンスの低下を受けるものの、予選でトップタイムをマーク。さらに決勝はオープニングラップで後方のLMGTEのマシンが接触したことで、セーフティカーが入る波乱の展開となるなか、4周目の再スタート後も安定した走りを披露し、ポジションをキープする。

一方、マイク・コンウェイ／小林可夢偉／ホセ・マリア・ロペスの7号車（トヨタTS050ハイブリッド）は開幕戦のシルバーストンを制したことで最大のハンディキャップが加算。1周あたり約1・4秒のパフォーマンスダウンを受けながらも、なんとか予選で2位につけた。決勝ではオープニングラップでレベリオンレーシングの1号車（レベリオンR13ギブソン）に交わされて3番手に後退した。

それでも7号車は12周目に2番手へ浮上。しかし、8号車に対して7号車は0・4秒のハンディを背負っていることから、首位の8号車がリードを拡大していった。

スタートから3時間後に雨が振り始めたものの、トヨタの2台は溝なしウエットタイヤのハイブリッド・インターミディエイト・タイヤに交換するなどピットストップで対応。その後も接触によるパーツの回収作業のため、2度に渡ってフルコースイエローが掲示されるものの、トヨタの2台は冷静な走りでポジションをキープするほか、「ペナルティが余計でした」と一貴が語るように、5回目のピット作業の際にピットレーンの速度違反をしたことで、8号車はドライブスルーペナルティを受けたものの、トップを譲らずに6時間を走破。「勝てるレースで勝てたので安心しました」と一貴が語るように8号車がシーズン初優勝をおさめ




K.Kobayashi


M.Kamio


K.Kobayashi

1山下の参戦で注目を集めたLMP2クラスはグッドイヤーの参入でタイヤ競争が激化。ミシュラン勢の一角、レーシングチーム・ネーデルランドの29号車が今季初優勝をおさめた。2ポルシェとフェラーリ、アストンマーティンが三つ巴のバトルを展開するLMGTE Proクラスではアストンマーティンレーシングの95号車がクラス優勝を獲得。3LMGTE Amクラスには３名の日本人ドライバーが参戦。石川資章とケイ・コッツォリーノを要するMRレーシングの70号車が激しいバトルを展開し、クラス４位で入賞を果たした。

WEC Round 2 6 HOURS OF FUJI RESULT

Pos.	Class	No.	Driver	Car	Laps/Gap
1	LMP1	8	S.ブエミ／中嶋一貴／B.ハートレー	トヨタTS050ハイブリッド	232 Laps
2	LMP1	7	M.コンウェイ／小林可夢偉／J.M.ロペス	トヨタTS050ハイブリッド	33"955
3	LMP1	1	B.セナ／G.メネーゼス／N.ナト	レベリオンR13-ギブソン	2 Laps
4	LMP2	29	F.V.イアード／G.V.Dカルデ／N.D.フリーズ	オレカ07-ギブソン	10 Laps
7	LMP2	33	M.パターソン／山下健太／A.フィヨルドバッハ	オレカ07-ギブソン	13 Laps
9	LMP1	6	C.ロベルトソン／M.シンプソン／G.スミス	ジネッタG60-LT-P1 AER	14 Laps
11	LMP1	5	L.ギオット／B.ヘンリー／E.オルジェフ	ジネッタG60-LT-P1 AER	16 Laps
13	LMGTE Pro	95	M.ソーレンセン／N.ティーム	アストンマーティン･ヴァンテージAMR	21 Laps
19	LMGTE Am	90	S.ヨロック／C.イーストウッド／J.アダム	アストンマーティン･ヴァンテージAMR	24 Laps
22	LMGTE Am	70	石川資章／O.ベレッタ／K.コッツォリーノ	フェラーリ488 GTE EVO	25 Laps
27	LMGTE Am	88	星野敏／A.D.リーナー／T.プレイニング	ポルシェ911 RSR	34 Laps

※LMP1クラス全車、LMP2､LMGTE Pro､LMGTE Amのウイナー、日本人ドライバー

WEC 6 HOURS of FUJI



TOYOTA

トヨタTS050ハイブリッドにとって最後の日本ラウンドとなる富士６時間レースで、８号車がシーズン初優勝を飾った。７号車も２位入賞を果たすなどトヨタGAOOレーシングが1-2フィニッシュを達成した。

たほか、「ハンディの影響で当初は90秒ぐらいの差になると思っていた。30秒ぐらいなら良くできたほう」と可夢偉が語るように7号車も2位入賞を果たし、トヨタTS050ハイブリッドでの最後の日本ラウンドで、トヨタ勢が1・2フィニッシュを達成した。

なお、レベリオンレーシングの1号車が2ラップ遅れながら3位でチェッカーを受け表彰台を獲得した。

一方、LMP2クラスでは予選でクラス7番手に出遅れていたレーシングチーム・ネーデルランドの29号車（オレカ07ギブソン）がレース序盤でトップへ浮上。それに続いたのが、山下健太がスタートを担当したハイクラスレーシングの33号車（オレカ07ギブソン）で予選4番手から、レース序盤で一気にクラス2番手まで浮上した。

その後もハイクラスレーシングの33号車は安定した走りを披露し、山下の担当スティントとなる138周目にクラス首位、総合順位でも4番手まで浮上した。しかし、最終スティントを担当したブロンズドライバーが失速したことで山下が加入するハイクラスレーシングの33号車は4位に後退。レーシングチーム・ネダーランドの29号車がシーズン初優勝を果たした。

LMGTE Proクラスはアフコルセの51号車（フェラーリ488GTEエボ）とポルシェGTチームの91号車（ポルシェ911RSR19）がレース序盤で激しいトップ争いを展開した。しかし、スタートから1時間後にはアストンマーティンレーシングの95号車（アストンマーティン・ヴァンテージAMR）がクラストップへ浮上。そのまま、同チームの95号車がチェッカーを受け、シーズン初優勝を獲得した。

一方、3名の日本人ドライバーの参戦で注目を集めたLMGTE Amクラスでは、デンプシー・プロトン・レーシングで88号車（ポルシェ911RSR）を駆る星野敏が「インに入った時にロックしてしまった」と語るようにスタートで前走車と接触。ピットでバンパー交換を行なったことでクラス9位に終わることとなった。

これに対してチーム代表の石川資章にケイ・コッツォリーノが新たに加わったMRレーシングの70号車（フェラーリ488GTEエボ）は躍進。レース終盤でパンクをしたことにより、表彰台には届かなったがコッツォリーノが、ジャンカルロ・フィジケラがステアリングを握るAFコルセの54号車（フェラーリ488GTEエボ）とのバトルを制して4位に入賞。なお、クラス優勝はTFスポーツの90号車（アストンマーティン・ヴァンテージAMR）が獲得している。

2020年WRC日本ラウンド開催決定続報

GB現地で聞いた声 期待感、すでにMAX

「ラリージャパン」2020年開催決定の発表から1週間後のGBで本誌でもおなじみのジャーナリスト／フォトグラファー古賀敬介氏が肌で感じたラリージャパンへの"期待度速報"をお届け!

WRC.COMホームページより



JAPAN WILL RETURN TO THE FIA WORLD RALLY CHAMPIONSHIP CALENDAR IN 2020, IT WAS CONFIRMED TODAY (FRIDAY).

Ten years after it last appeared in the WRC fixture list, Rally Japan secured a sought-after place in next year's 14-round schedule after WRC Promoter's calendar was agreed by the FIA World Motorsport Council.

The confirmation marks mainstream Asia's return to the WRC for the first time since Japan left the series in 2010, achieving a long-term goal for WRC Promoter, which owns the commercial rights to the championship.

The rally will be held on 19 - 22 November, securing the honour of hosting the final round and meaning the outcome of both the drivers' and manufacturers' world titles could be decided in Japan.

Unlike previous editions which were held on the northern island of Hokkaido, the all-new asphalt event will be based in Nagoya, on the country's main island of Honshu.

This will allow demanding special stages in the mountain regions of Aichi and Gifu, boasting a population of approximately nine million people and about three hours' drive from capital city Tokyo.

"Today's confirmation is the culmination of years of hard work by the WRC Japan Round Bid Committee, local promoter San's Inc. and Japan Automobile Federation," said WRC Promoter managing director Oliver Ciesla.

"Rally Japan will be a hugely popular addition to the WRC and provide a fitting finale to the 2020 campaign.

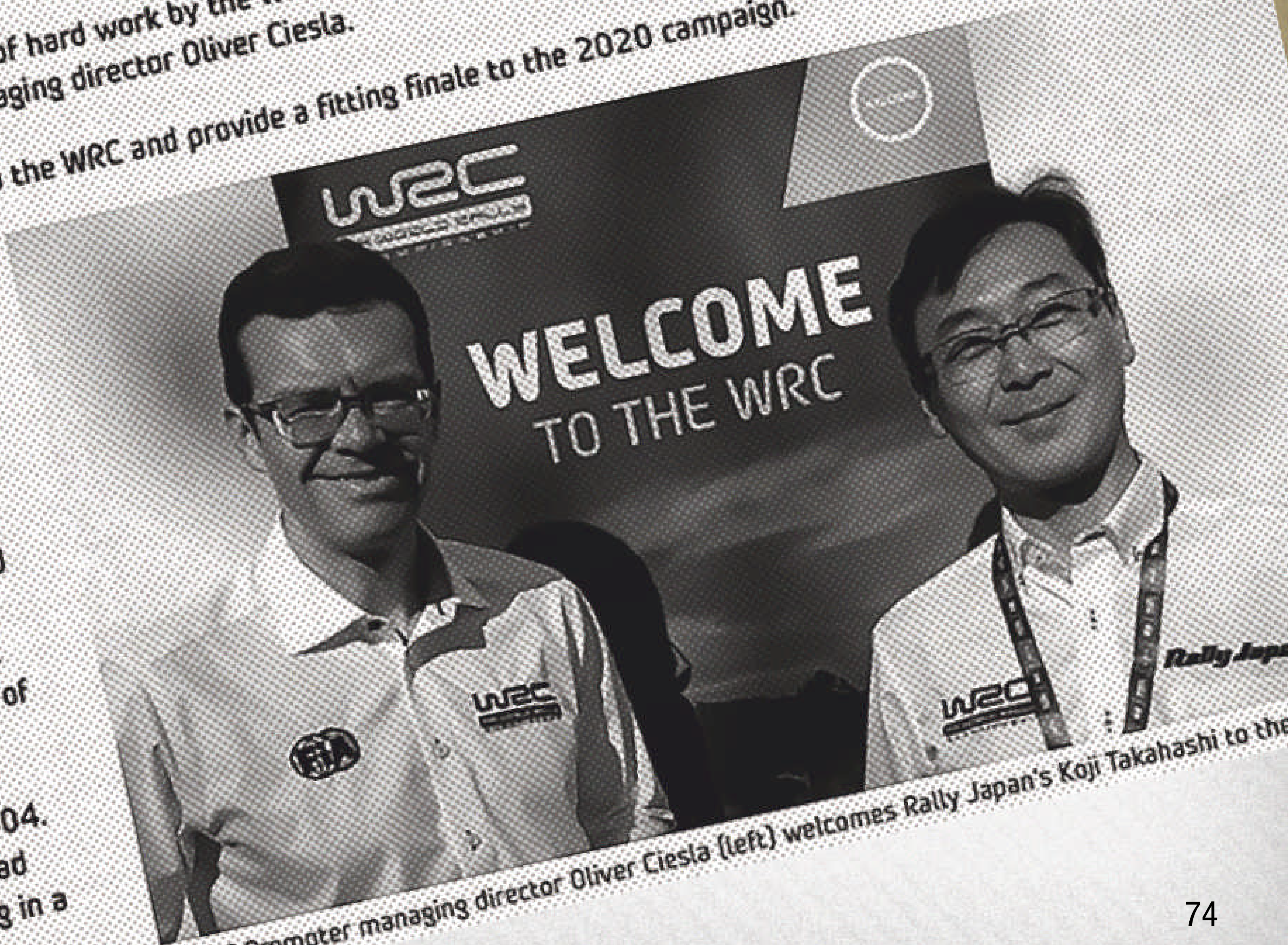
"Our strategy is to further globalise the championship by incorporating more events outside Europe and Japan's resumption after a decade's absence strengthens our presence in this huge market.

"More than 50,000 fans flocked to last year's candidate event. With the continued success of Japanese car manufacturer Toyota in the WRC, I have no doubts next year's attendance will be well in excess of that."

Japan first appeared in the WRC in 2004. Based in Obihiro, the twisty gravel road was won by Petter Solberg in a



ラリージャパン運営事務局



WRC Promoter managing director Oliver Ciesla (left) welcomes Rally Japan's Koji Takahashi to the

ラリージャパン運営事務局



左から、日本自動車連盟（JAF）モータースポーツ部長の村田浩一氏、国際自動車連盟（FIA）会長のジャン・トッド氏、WRC日本ラウンド招致準備委員会／株式会社サンズ代表の坂井正治氏、WRCプロモーター代表のオリバー・シースラ氏。招致準備委員会の公式ホームページでは、JAF会長、開催県の首長、TGR WRT総代表、自民党モータースポーツ振興議員連盟会長、現役ラリードライバーなど関係各氏も喜びのコメントを寄せている。(as)

2020 WRC Calendar

Round	Rally	Date
1	Monte-Carlo	23 - 26 January
2	Sweden	13 - 16 February
3	Mexico	12 - 15 March
4	Chile	16 - 19 April
5	Argentina	30 April - 3 May
6	Portugal	21 - 24 May
7	Italy	4 - 7 June
8	Kenya	16 - 19 July
9	Finland	6 - 9 August
10	New Zealand	3 - 6 September
11	Turkey	24 - 27 September
12	Germany	15 - 18 October
13	Great Britain	29 October - 1 November
14	Japan	19 - 22 November

赤字は2020年に加わったラウンド

「ラリージャパン」の2020年開催が"ようやく"正式に決まり、先日行なわれたWRC第12戦ラリーGBの現場では選手やメディア関係者から質問攻めにあった。「今回はどこでやるんだ?」「ステージはどんな感じ?」「最寄りの空港は?」といった競技に関係することだけではなく、「ホテルはどこがオススメ?」「おいしいレストランは?」「家族と一緒に観光するならどこ?」など、興味は周辺情報にまで及んだ。多くのWRC関係者が日本のWRC復帰を歓迎しているということを、肌身で感じた。

少し意外だったのは、ラリージャパンをはじめとする3戦の新規カレンダー入りのあおりを受け、バンプアウトを喫したフランス人やスペイン人の関係者でさえも、日本戦の復帰を喜んでいたことだ。「WRCにとってアジアでのイベント開催は必要だ。それが日本ならばなおさらで、ラリージャパンの復活は当然だ」と彼らは語っていた。

公平な立場で考えれば、日本開催のデメリットもいくつか頭に浮かぶ。欧州圏外イベントの増加により、エントラントの年間参戦コストは大幅に上昇。また、フォードやヒュンダイなど日本市場から撤退した自動車メーカーにとっては、少なくとも日本国内でのプロモーションはあまり意味がない。彼らにしてみれば、同じアジアなら、中国やインドといった販売拡大に期待できる市場のほうがはるかに魅力的に映るだろう。さらに、自国開催による販売拡大のチャンスを失ったシトロエンの一部チーム関係者からも、ややネガティブな意見が聞かれた。

オーガナイズ、ファンの声援……前回までの"レガシー"が生きている

それでもなお、ラリージャパンの復活は総じて好意的にとらえられている。多くのWRC関係者は、10年まで北海道で開催されていたラリージャパンに良い思い出があるからだ。正直なところ、北海道のステージが他国のそれよりも魅力的だったという感じはしない。少なくとも、ビジュアル的にはあまり特徴がなかった。それにもかかわらず高い評価を受けていたのは、オーガナイズの良さ、文化的な違い、そして観客や地元民の歓迎ぶりだ。とくにファンの、熱狂的でありながらも礼儀正しい応援は、いまも多くの選手が絶賛している。

当時を知るセバスチャン・オジエ、ヤリ・マティ・ラトバラ、ペター・ソルベルグらとラリーGBで話をしたところ、一様に「一番の思い出はファンの人たちの温かい歓迎だ」と語っていた。「不思議なことにステージには観客があまりいなかったけど、リエゾンやサービスでは多くの人が応援してくれた。日本のファンは本当に素晴らしかった」とラトバラ。競技自体よりも、観客の応援のほうが彼らにとっては印象的だったようだ。そしてそれこそが、20年開催の新生ラリージャパン成功のカギを握っていると思われる。

仮にステージのダイナミズムがほかのイベントに及ばなくとも、オーガナイズの良さと、観客の盛り上がりで大会の価値を高めることは充分に可能だ。そのためにも、とにかく観客が心から楽しめるようなイベントにして欲しいと、切に願う。

K.Koga



メイン会場はやはり愛知県長久手市の「愛・地球博記念公園」（通称「モリコロパーク」）に置かれることになった。名古屋市内および最寄り駅からのアクセスは抜群で、WRCの"サーカス"を収容できるだけの広大な敷地もある。（写真は2018年秋の取材時のものです）(as)

XPB



前回の最後の日本開催となった2010年はセバスチャン・オジエが優勝。2020年のラリージャパンは最終戦に位置された。もし、以前から噂されているようにオジエが来年いっぱいで……ということになれば、メモリアル&センチメンタルなイベントにもなりそうだ。(as)

Text & Photo：古賀敬介（Keisuke Koga）　Photo：XPB／ラリージャパン運営事務局



勝田貴元WRCスペイン・プレビュー

TO BE A MATADOR.

ドイツの走りからWRカー出走第2戦目を分析

ドイツの勝田貴元はたしかに経験を積むことを重視して臨んだが
パフォーマンスの観点からも見るべきものが多くあった
次のスペインはドイツ以上に注目すべきラウンドとなる

Text & Photo：古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo：TOYOTA

トヨタのWRC育成ドライバー、勝田貴元が来る第13戦ラリー・スペインで再びWRCの最高峰に挑む。8月に開催された第10戦ラリー・ドイチェランドで、貴元は初めて世界選手権にヤリスWRCで出場した。結果は総合10位。合計19本344kmのSSを走り、優勝したオィット・タナックとのタイム差は8分19秒だった。同じヤリスWRCを駆るレギュラーの3人全員が表彰台に立ったことを考えると、結果は見劣りする。

しかし、チーム代表のトミ・マキネンは貴元のドイツでの戦いに合格印を押した。非常に厳しい参戦条件ながら、1回のパンクを除けば大きなミスをすることなく、クルマを壊さずフィニッシュに導いたからだ。ラリー・ドイチェランドはWRC最難関のターマックラリーと言われている。SSの多くは大きな岩や木々が道のすぐ近くに迫り、小さなミスが大きなクラッシュにつながる。舗装路とはいえグリップレベルは一定ではなく、路面コンディションは非常にトリッキー。過去、多くのトップドライバーがコースアウトを喫し、クルマを壊してきた。

貴元にとってWRカーでのターマックラリー出場は初めてであり、そもそもラリー・ドイチェランドへの出場自体が初めてだった。それゆえ、参戦計画が発表されたときは無謀なチャレンジにも感じられたし、貴元自身も「なぜ、よりによってドイツなの？」と思ったという。

しかし、結果的にヤリスWRCでドイツを戦い、完走したことにより、貴

SSごとのトヨタ内3番手ドライバーと貴元のタイム差

Day	Day 1				Day 2				
SS	SS1 (SSS)	SS2	SS3	SS4	SS5	SS6	SS7	SS8	SS9
SS距離（km）	5.2	19.44	22.00	9.27	19.44	22.00	9.27	14.78	12.28
トヨタ内3番手のドライバー	Latvala	Latvala	Latvala	Latvala	Latvala	Meeke	Meeke	Latvala	Meeke
同ドライバーのタイム（A）／SS順位	2'41"0 / 6	10'46"2 / 5	12'34"1 / 5	5'09"2 / 8	10'50"2 / 6	12'31"9 / 5	5'10"1 / 8	8'34"6 / 8	6'00"6 / 7
貴元のSSタイム（B）／SS順位	2'44"4 / 11	11'23"6 / 13	13'18"2 / 18	5'18"2/ 10	11'15"5 / 10	13'03"6 / 12	5'12"0 / 9	8'50"4 / 10	6'15"9 / 11
SSタイム差（B-A）	3"4	37"4	44"1	9"0	25"3	31"7	1"9	15"8	15"3
SS 1km当たりのタイム差	0"6	1"9	2"0	0"9	1"3	1"4	0"2	1"0	1"2
（参考）									
SSトップのドライバー	Tanak	Neuville	Tanak	Tanak	Neuville	Tanak	Tanak	Sordo	Tanak
同ドライバーのSSタイム	2'39"4	10'40"4	12'26"4	5'03"6	10'46"0	12'28"0	5'05"3	8'28"0	5'57"4

元は多くの学びを得た。単にゆっくり走ってミスをしなかっただけでなく、ステージによってはWRCレギュラードライバーに近いタイムも出た。

「ラリーが終わった後、エンジニアから『スプリットタイムに関しては上位のドライバーに近いステージもあったから、あとは経験を詰めば自然とタイムは上がるよ』と言われました。ロガーのデータによると、僕のドライビングはスムーズで、オィット(タナック)さんに似ていると言われました。自信を持ってコーナーの進入スピードを上げていけば、近いタイムが出るようになるはずだと。そこはポジティブに思えた点ですね」と貴元。

ドイツ出場前に、貴元はフィンランド国内選手権のスノーラリーとグラベルラリーにヤリスWRCで出ていたが、



K.Koga

SSごとのトヨタ内3番手ドライバーと貴元のタイム差

Day	Day 4				Day 3					
SS	SS19 (Power. S)	SS18	SS17	SS16	SS15	SS14	SS13	SS12	SS11	SS10
SS距離（km）	11.69	28.06	11.69	28.06	41.17	10.73	41.17	10.73	12.28	14.78
トヨタ内3番手のドライバー	Tanak	Tanak	Meeke	Latvala	Tanak	Meeke	Meeke	Meeke	Meeke	Latvala
同ドライバーのタイム（A）／SS順位	7'37"4 / 8	16'22"7 / 8	7'39"3 / 6	16'32"9 / 8	23'29"1 / 6	6'05"7 / 6	23'33"8 / 4	6'07"8 / 4	6'02"1 / 7	8'37"2 / 7
貴元のSSタイム（B）／SS順位	7'47"7 / 11	16'42"8 / 11	7'56"5 / 12	17'02"7 / 11	24'17"1 / 10	6'49"9 / 27	24'15"5 / 10	6'30"2 / 15	6'13"4 / 11	8'51"4 / 10
SSタイム差（B-A）	10"3	20"1	17"2	29"8	48"0	44"2 *	41"7	22"4	11"3	14"2
SS 1km当たりのタイム差	0"8	0"7	1"4	1"0	1"1	4"1	1"0	2"0	0"9	0"9
（参考）										
SSトップのドライバー	Neuville	Neuville	Latvala	Neuville	Meeke	Latvala	Tanak	Tanak	Neuville	Neuville
同ドライバーのSSタイム	7'30"2	16'08"8	7'35"1	16'16"2	23'17"6	6'04"3	23'27"2	6'05"8	5'59"9	8'31"7

※トラブルなどで大きく遅れたSSは対象外として文字を赤くしています。

グラベルラリーでのドライビングは普段フォード・フィエスタR5で走っているとき以上にスムーズでムダがなかった。クルマのバランスが良いため、無理に曲げようとしなくともヤリスWRCは素直に向きを変える。F3の経験が長い貴元にとっては、アンダーステアが強いR5以上に乗りやすく、自然にドライブできたのだ。

グラベルラリーで有効だったスムーズなドライビングは、ドイツのターマックでもそのまま通用するはずだったが、序盤はやや苦戦した。タイヤの性能をうまく引き出せなかったのだ。

「一番の大きな発見は、WRカーでターマックステージを走る場合は、タイヤを潰して走らないといけないと分かったことです。それまではできるだけスムーズな運転を心がけていましたが、ターマックではもっとアグレッシブに走り、タイヤを潰さないと充分なグリップが出ないんです。序盤はスムーズに走りすぎていたようで、ドライビングを変えたらタイムも上がりました。ただし、アグレッシブではなく、操作が雑になってしまったときもあったので、そういう部分は今後削っていかないといけない。よりメリハリのあるドライビングをしなければならないと実感しました」

76～77ページの下の表は、ドイツの各SSでの貴元のタイムと、トヨタのレギュラードライバー内で3番手だったドライバーのタイムを比べたもの。序盤はプロパーなステージで1kmあたり2秒近く遅れていたが、中盤から終盤にかけては1秒差以内のステージも多い。貴元のドライビングコーチを務めるヤルッコ・ミエッティネンは、「リスクレベルを上げることなく、1kmあたり1秒のタイムアップを果たしたことは評価に値する。もっと速く走らせることも可能だったはずだが、ドイツはまだそういうタイミングではなかった」と講評した。

貴元の現在の実力は、次なるWRカーチャレンジとなるスペインでより明確になるだろう。

「ドイツではすべてが初めてだったので、50～60%程度の抑えた走りでした。でも、スペインはR5で出たことがあるので、70～80%くらいの走りをしたいと思っています。スペインはターマックとドイツの両路面を走るミックスサーフェス・ラリーですが、出場経験

ターマックでの経験を積めたことでスペインへの下準備ができた



パワーステージでは国際映像にも登場

ドイツではタナック、ミーク、ラトバラのトヨタ勢が表彰台を独占。貴元は総合3位ラトバラから7分43秒2差の総合10位でフィニッシュした。生中継のパワーステージでは走りも放送され、フィニッシュ後のショートインタビューにも答えていた。(as)

TOYOTA

TO BE A MATADOR.



TOYOTA

があるぶんだけドイツよりはまだ気持ちが楽です。スペインのターマックステージは流れるような中高速コーナーが続き、ドイツよりは走りやすい。でも、スピードレンジが高くなるぶんだけ、たとえば路面が変わったときにグリップがスパッと一気に抜けてしまうこともあるでしょうし、そこも実際に経験してみないと分からないですね」

スペインの路面はややルーズだとはいえ、グラベルではすでにヤリスＷＲＣでそれなりの距離を走り込んでいる。そして、ドイツでターマックステージも経験したことで、挙動やタイヤの使い方に関して下準備ができた。もしドイツにヤリスＷＲＣで出ていなかったとしたら、スペインのデイ２が初ターマックとなり、やはり戸惑ったに違いない。11月中旬にはＷＲＣラリージャパンのテストイベントである「セントラルラリー愛知・岐阜２０１９」が開催され、貴元はヤリスＷＲＣで日本のターマックステージに挑む。そして、もし来季開幕戦ラリー・モンテカルロにヤリスＷＲＣで出ることになれば、そこでも非常にトリッキーな舗装路を走ることになる。そう考えれば、難関のドイツにヤリスＷＲＣで出場し、完走したのは貴重な経験だったと言える。発表当初は無謀なチャレンジにも思われが、実は考え抜かれたプログラムだったのかもしれない。

ラリー・スペインでは、ほかのヤリスＷＲＣとどれくらいのタイム差で走れるのだろうか？ もし１㎞あたり０・５秒前後の差であれば、貴元の進化は想像以上だと言えるだろう。

スペインで1kmあたり0.5秒前後の差まで上げられるか



スペインはデイ１のステージの大部分がグラベルで、デイ２からはすべてターマックとなる。完走が第一目標であることは変わらないだろうが、タイム差から目標をどこに設定しているかも推測できそうだ。(as)



本線上はアスファルト、路肩は未舗装というケースも

ラリー・スペインでは、本線上は舗装されていても、路肩は未舗装で、本線上よりも少し低くなっているというコーナーが多い。舗装路の端の部分がギザギザに削れているところもある。2018年のタナックはパンクでトップから陥落。インカットした際にタイヤを痛めてしまった可能性が高いという。(as／参考：TOYOTA GAZOO RacingのWRCのホームページ)

ラリー・スペインのアイテナリー

Day	SS	Distance (km)	Surface
1 (Fri. 25 Oct.)	1	7.00	G
	2	19.00	G
	3	38.85	G&A
	4	7.00	G
	5	19.00	G
	6	38.85	G&A
2 (Sat. 26 Oct.)	7	14.08	A
	8	21.26	A
	9	24.40	A
	10	14.08	A
	11	21.26	A
	12	24.40	A
	13	2.24	A
3 (Sun. 27 Oct.)	14	16.35	A
	15	20.72	A
	16	16.35	A
	17	20.72	A (Power. S)

Total SS Distance: 325.56 km
Total Itinerary Distance: 1288.85 km
Surface: G=Gravel, A=Asphalt

Tarmac | Spain

クルマとレースを感じるコラム

ピット・イン

いしいしんじ

第64回

ほんとうの声

作家。1966年大阪生まれ、現在は京都在住。クルマやレースの話は『いしいしんじのごはん日記』でも読めます。『ある一日』（織田作之助賞）ほか著作多数。最新刊『きんじよ』の表紙には当連載に登場した絵のシールも貼られていますよ。

ソウル国際作家フォーラムに呼ばれ、韓国にきている。

　空港からタクシーでソウル市街にむかう。まわりはヒュンダイ、キアのエンブレムばかりだが、中身は三菱やマツダと技術提携し作っている。角刈りの運転手にきいてみた。いま日本は、ラグビーW杯のことばかりだが、韓国のひとたちのあいだで、いちばんホットな話題はなにか。

　一瞬の躊躇もなく、「抗議やな」と運転手はこたえた。

「プロテスト。大統領と、その関係者への。そういうたら、今晩、ごっついデモあるでえ、江南で。全国から200万人集まりよんねん」

「すごいなあ」と僕。「そういうとこへ、僕なんかがいったら、ヤバイっすかね」

「ヤバない、ヤバない」と運転手。「俺のオヤジくらいの爺さんから、赤ちゃんまで参加しとんねん。ピースフルなデモなんや」

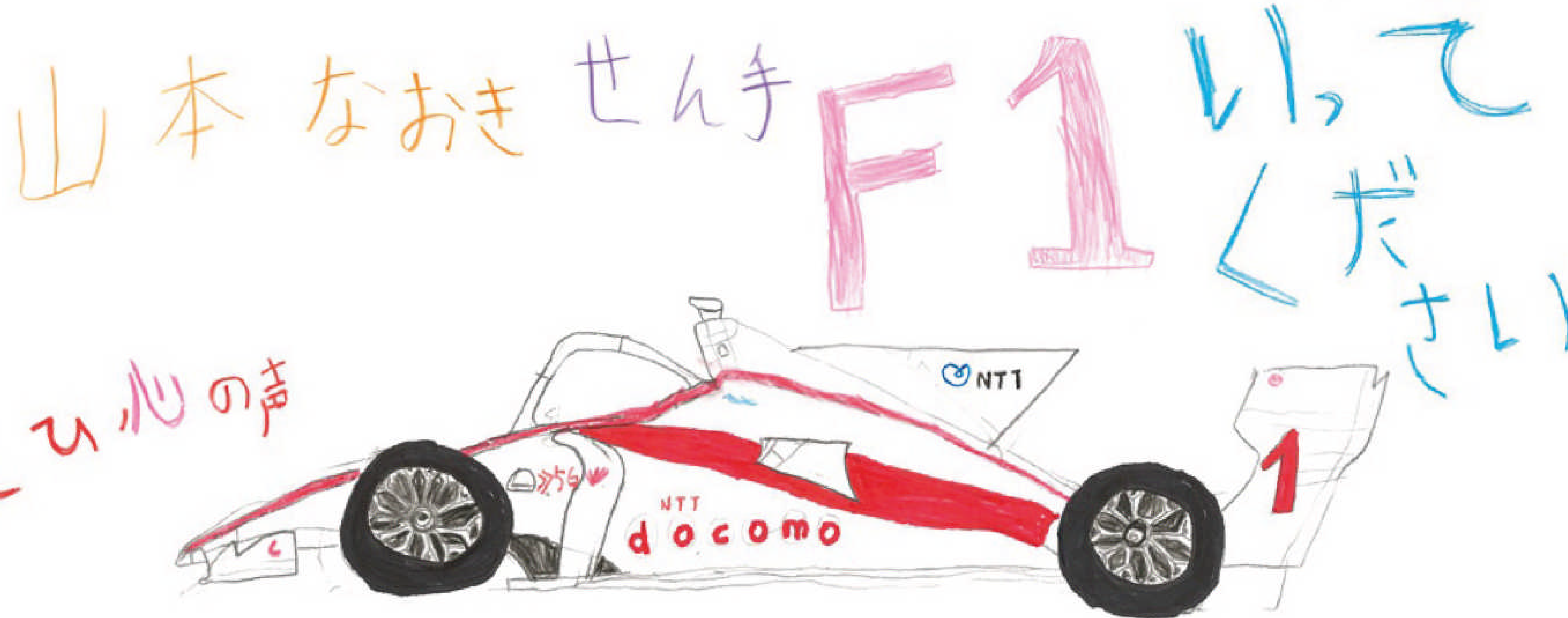
　オープニングセレモニーは、ザハ・ハディド設計「東大門デザインプラザ」内の寒風吹きすさぶ中庭で行なわれた。韓国人作家18名、外国からの招待作家15名。暖かな国から来た作家たちは、ガタガタふるえ、次第に毛布をかぶったまま動かなくなった。国際ミノムシ会議みたいだ。

　ひとりひとりに司会者が短くインタビューしていく。「日本からきた、いしいしんじさん」と声がかかった瞬間、芝生にすわった観客の視線が、いっせいにこちらに向いたのがわかった。「作家の果たすべき仕事とは、いったいなんだと考えますか」

「韓国と日本はいま、最高の親友とはいえない関係、といわれています」僕は話した。「でもそれは、ネットやテレビで踊っていることばです。僕は、ここにいるみなさんの本当の声を、拾い集めにきました。それを日本に持ち帰り、声のまま書きます。作家全般のことはわかりませんが、日本からきたひとりの作家として、僕のやるべきことは、それしかないようにおもいます」

　視線がひらめき、ぱちぱちと無数のまばたきが起こった。よくみればそれはまばたきでなく、暖かみのこもった拍手だった。からだごと、声を発してくれている。僕もたったまま観客のみんなに拍手を送りかえした。

　キューバの詩人、ヴェトナムの作家、アメリカの批評家と乾杯した。みな言語はばらばらだけれど、ことばの底の声を、じかにやりとりしあう間に、だんだんと別れがたい親友のようになっていく。



　メディアはつなぐように見え、ほんとうの声を封じ、きこえにくくさせる。ことばに秘められた真意、声は、じかに目を合わせるのでないと、なかなか届かない。政治、文学のみならずスポーツの世界でも、メディアを使ってことをうまく運ぼうと誰かが企めば企むほど、話者本人の目が封殺され、誤解のうちに声と声とが分断されてしまう。

　F1チームのドライバーふたりが、互いに視線を交わし、ほんとうの声をきかせあう。簡単なことではないだろう。けれど、ふりかえってみれば、それができるチームこそ栄冠を勝ち取ってきたように思う。仲違いしようがやりあおうが、メディアやチーム関係者越しでなく、ドライバーふたりが、ふたつの声をじかにやりとりし合えること。フェラーリのふたり、レッドブルとトロロッソのドライバーたちがそうなれば、これからあがるポディウムの高さがきっと一段ずつあがる。

　チームをこえた同士でもいい。ニキ・ラウダとジェームス・ハント。マキネン、サインツ、マクレー。ドライバーたちの、生きた人間の声がきこえてくる、ひとのする「スポーツ」だからこそ、僕たちは魅せられてきたのではないか。

　夜ごと新たなソウル市民と知り合い、マッコルリの杯と声を山ほど重ねながら、半島の都市でそんなことを思った。

絵：いしいひとひ

NEXT

次号オートスポーツは11月1日(金)発売です

11月15日号 No.1518 定価620円

※企画内容は変更になる場合がございます。

特集

GT500"FR"NSX検証

～着々と進むClass1車両実走テスト～

【速報】SF最終戦 ― 山本尚貴インタビュー ― 全日本F3事件簿 ― ほか

オートスポーツ読者のみなさんへ

PRESENT FOR READERS



H.Tanaka

H.Tanaka

1 1/43 McLaren Honda MP4-30 2015 Jenson Button　1名様

月一ペースで新製品が登場するEBBROの1/43スケールモデルからMcLaren Honda MP4-30 2015 Benson Buttonを1名様に。その他のラインアップはエブロのHPまで。
提供：エムエムビー
URL：www.ebbro.co.jp

2 スーパーGT試験解答用紙セット　1名様

オートスポーツNo.1514で実施した「スーパーGT試験」。全ドライバーのみならず、チームの首脳陣やITR代表のゲルハルト・ベルガーまで珍解答続出の記念すべき解答用紙を特別にプレゼント。世界にたったひとつの直筆・超レアものです。

3 WECプレス専用手帳　3名様

本誌に寄稿するジャーナリストもその書き心地に太鼓判を押すWECの手帳は、プレスルームで配布される限定品。マット地のカバーは肌触りもよくて、サイズは持ち運びしやすく、ポケットに収まる大きさだ。（サイズ：145mm×95mm）

4 アルファロメオ スティルウォーター　1名様

ドライバーのカコミ会見などでも用意されているミネラルウォーターは、アルファロメオ・レーシングがGPの期間中、チームのホスピタリティに用意しているもの。

応募方法　ハガキに、郵便番号、住所、氏名、年齢、職業、電話番号を明記し、①希望するプレゼントの番号、②今号でおもしろかった記事とその理由、③今号でおもしろくなかった記事とその理由、④好きなカテゴリー、⑤好きなドライバー、⑥オートスポーツへの要望をお書きのうえ、下記までお送りください。

締め切り　**2019年11月1日**（当日消印有効）

あて先　〒160-8461　東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア7F
（株）三栄 オートスポーツ編集部「1517号プレゼント」係

携帯からも応募できます

※携帯からの応募締め切りは2019年10月31日(木)です!

携帯からの応募は、下記アドレスにアクセスしてください。ケータイ・コード対応機種をお持ちの方は右図からアクセスできます。サイトにアクセスした後は、サイト内の指示に従ってください。応募はひとり1回となります。住所等は正確に入力してください。正確に入力していただかないと商品の発送ができない場合があります。
※応募ハガキ、応募メールによってお預かりした各種データはメッセージの誌面への掲載、プレゼント発送、弊社刊行物のご案内の発送以外の目的に使用しません。



https://san-eishobo.jp/form/pub/3/as1517

AS SIGN BOARD

INFORMATION　気になる情報を速攻チェック



毎年恒例ホンダサンクスデー もてぎで11月10日に開催へ

世界のモータースポーツシーンで活動を続けるホンダが贈る交流イベント『ホンダレーシング・サンクスデー』が今年も開催される。

12回目となる今年は、MotoGPなどが開催される国際レーシングコース、ツインリンクもてぎで11月10日で行なわれる。毎年、ホンダ系ライダー／ドライバーが数多く参加するが、今年は二輪からはMotoGPに参戦しているカル・クラッチローや中上貴晶らが参加。また、四輪からは2017年に日本人として初めてインディ500を制した佐藤琢磨をはじめ、レッドブルのアレクサンダー・アルボンなどといった国際的に活躍するドライバーのほか、日本GPでF1初走行を果たした山本尚貴や元F1世界王者のジェンソン・バトンなど国内トップカテゴリーで活動中の選手たちが多数参加予定だ。

プログラムとしては、ライダー／ドライバーたちのトークショーやデモ走行といったオーソドックスなものから、レーシングカート大会や二輪ワンメイクレースなどが催される。

来場の際には駐車料金が必要だが、入場そのものは昨年同様に無料となっている。また、主要プログラムはインターネット中継もされるので、会場に行けないという方でも楽しめるイベントだ。

モータースポーツファンなら誰でも楽しめるこのイベント。ぜひ足を運んでみてはいかがだろうか。

■HONDA RACING THANKS DAY 2019
●開催日：11月10日（日）
●開催場所：ツインリンクもてぎ
●入場料：無料（別途駐車料が必要）
●URL:https://www.honda.co.jp/enjoyhonda/hrtd/2019/


HONDA

コチラと仮装して遊ぼう! 鈴鹿でハロウィンイベント開催中!

日本有数の国際レーシングコースとして歴史を刻み続ける一方で、敷地内には遊園地も構えるなど、レジャー施設としても人気を博している鈴鹿サーキット。遊園地『モートピア』では季節ごとにさまざまなイベントが催されているが、11月3日（日・祝）までは『コチラのハロウィーン～仮装でびっくりサプライズ～』が実施されている。

このイベントは期間内の平日と休日で内容が変わるもの。平日には、今年誕生40周年を迎えたマスコットキャラクター『コチラ』たちのミニショーが、13時より園内の『Putti Town Store』前で開かれる。また、土、日、祝日には『仮装でびっくりサプライズ！』と題した参加型のイベントが行なわれる。こちらは仮装をしていれば誰でも参加が可能となっており、仮装でコチラを驚かせた子にはキャンディがプレゼントされる。なお、衣装を持ってきていない方向けに、仮装グッズの無料貸し出しも行なわれている。

また、生誕40周年を祝う巨大なコチラもハロウィンの装いとなるほか、Putti Town Store前には中に入って撮影できる『コチラカボチャ』が登場する。

そのほかにも、ハロウィンにちなんだイベントを多数予定。詳細は別途記載のURLを確認すべし。

■コチラのハロウィーン～仮装でびっくりサプライズ～
●開催日：～11月３日（日・祝）
●開催場所：鈴鹿サーキット
●入園券：大人（中学生以上）1800円／子ども（小学生）900円、幼児（３才以上～未就学児）700円、シニア（60才以上）1800円
●URL:https://www.suzukacircuit.jp/autumn_s/


MOBILITY LAND


SAN-EI
CORPORATION